

POLITICA NAZIONALE

CORRIERE DEL TRENINO	25/01/2024	4	Zone 30, Salvini fissa i paletti Trento è in linea = Zone 30, Trento in linea con Salvini «Il divieto solo dove è necessario» <i>Matteo Sannicolò</i>	2
CORRIERE ADRIATICO ANCONA E PROVINCIA	25/01/2024	6	Silvetti apre alle zone 30 = Silvetti apre alle zone 30 «Guasco, via della Loggia qui si correrà di meno» <i>Andrea Maccarone</i>	4
CORRIERE DI VERONA	25/01/2024	5	Direttiva Città 30 «Qui in Veneto olà la rispetutamo» = Zone 30, Comuni veneti tranquilli «Rispettiamo già i limiti di Salvini» <i>R. Pol.</i>	6
CRONACAQUI TORINO	25/01/2024	32	Il sindaco insiste tutti ai 30 all'ora <i>Redazione</i>	8
CIOCIARIA OGGI	25/01/2024	5	Velocità ridotta, ecco la mappa <i>Corrado Trento</i>	9
RESTO DEL CARLINO ANCONA	25/01/2024	34	Zona 30, i sindaci: "Avanti ma adagio" = Zona 30 Guerra di velocità: le regole <i>Redazione</i>	10
RESTO DEL CARLINO ANCONA	25/01/2024	34	«Siamo tra i primi E ora avanti tutta» <i>Sa Fe</i>	12
RESTO DEL CARLINO ANCONA	25/01/2024	35	Il caso di Bologna <i>Redazione</i>	13
UNIONE SARDA	25/01/2024	11	I sindaci: sui 50 all'ora la competenza è nostra <i>Redazione</i>	14

VIABILITÀ IL SINDACO: MAI IN VIA BRENNERO

Zone 30, Salvini fissa i paletti Trento è in linea

di Matteo Sannicolò

Il sindaco Franco Ianeselli di fatto seguirà i «paletti» fissati nella direttiva del ministro Matteo Salvini e rassicura: «Il limite dei 30 chilometri all'ora solo dove è necessario per garantire sicurezza alle persone, non arriverà mai a interessare via Brennero, per esempio». La prima applicazione sarà Gardolo. Poi sarà il turno della Clarina e di Mattarello.

a pagina 4

Zone 30, Trento in linea con Salvini «Il divieto solo dove è necessario»

Il sindaco Ianeselli: «È chiaro che non metteremo questo limite in via Brennero»

di Matteo Sannicolò

TRENTO Zone 30, il sindaco Franco Ianeselli vuole seguire i «paletti» fissati nella direttiva del ministro Matteo Salvini e rassicura: «Il limite dei 30 chilometri all'ora solo dove è necessario per garantire sicurezza alle persone».

La prima applicazione sarà Gardolo. Poi sarà il turno della Clarina e di Mattarello. Anche il Comune di Trento ha avviato la sperimentazione delle «zone 30». In futuro, stando a quanto stabilisce il piano, la lunga strada che collega il parco di Melta alla rotatoria della Bermax dovrà essere percorsa con un occhio decisamente più attento dagli automobilisti, non solo per evitare tamponamenti ma anche per tenere sotto controllo la lancetta del tachimetro.

La riduzione del limite di velocità a 30 chilometri orari è un provvedimento che divide i cittadini: da un lato c'è la maggiore sicurezza per pedoni e ciclisti, dall'altro il rischio di avere un traffico congestionato con conseguente aumento dell'inquinamento atmosferico. Proprio oggi, il Comune proverà a sciogliere alcuni di questi dubbi, illu-

strando i dettagli del piano agli abitanti del sobborgo di Gardolo. Su tutte, la paura che questa iniziale sperimentazione possa espandersi in tutte le aree urbane — dove attualmente è vigente il limite dei 50 chilometri orari — è la più comune.

In questo senso, il ministro e vicepremier Matteo Salvini ha voluto fissare diversi «paletti» a tutti i Comuni che intendono intervenire sul limite di velocità nelle proprie aree urbane. Dunque, è arrivata la direttiva del ministero dei Trasporti, con l'obiettivo di autorizzare le deroghe «solo per singole strade o tratti di strada, laddove sussistano determinate condizioni oggettive». Tradotto: è permesso ridurre il limite a 30 chilometri all'ora, ma solo in alcuni punti critici dove è necessario garantire più sicurezza, mentre nella gran parte dell'area urbana il limite deve rimanere a 50 chilometri all'ora.

Nella mente del sindaco Franco Ianeselli, la città di Trento vuole prendere esattamente questa direzione: «Non mi sembra che le nostre

intenzioni si discostino dalla direttiva del Ministero — afferma il primo cittadino — La nostra idea è proprio quella di adottare questo cambiamento solo nelle zone dove è necessario, per garantire più sicurezza e rimettere al centro le persone».

La direttiva del ministro Salvini è rivolta ai Comuni, chiedendo di motivare qualsiasi deroga rispetto al limite dei 50 chilometri all'ora nei centri urbani. Le zone valide e passibili di variazione sono: strade con ingressi e uscite da fabbriche, scuole, asili e parchi di gioco. La lunga via che attraversa Gardolo sarà oggetto di sperimentazione almeno per un anno, ma sembrerebbe rientrare nelle categorie di riferimento del mini-



Peso: 1-4%, 4-55%

stero, visto che, solo in via 4 Novembre 1918, sono coinvolti tre istituti scolastici: la scuola primaria Sant'Anna, le elementari Pigarelli e le medie Pedrolli, oltre al centro natatorio, sempre molto affollato.

«Si tratta di una zona ideale dove abbassare la velocità dei veicoli — continua Ianeselli — è chiaro che non metteremo mai questo limite lungo via Brennero, per intenderci». Il potere decisionale rimane quindi nelle mani dei Comuni, che devono comunque prendere atto delle indicazioni ministeriali: «In presenza di una direttiva noi la leggeremo — aggiunge il sindaco — Al di là delle polemiche a livello politico, è importante che i Comuni possano

fare queste deroghe».

La direttiva del ministero dei Trasporti, infatti, è nata in seguito all'acceso dibattito tra il ministro Salvini e Matteo Lepore, il sindaco di Bologna. Il primo ha accusato la città di aver adottato il limite dei 30 chilometri all'ora senza distinzione creando, secondo Salvini, il «caos» in tutte le zone urbane. La replica di Lepore non si è fatta attendere: «Abbiamo scelto le strade in maniera oculata, basandoci sui punti sensibili: il 70% delle strade ora ha il limite dei 30, non tutto il territorio urbano. Al ministro dico: prima di fare una direttiva, confrontiamoci». Salvini ha fatto sapere di voler avviare un confronto istituzionale con gli enti locali e i sindaci dei Co-

muni. Un eventuale incontro a Roma, spiega il sindaco di Trento Ianeselli, dovrà passare tramite l'Anci, l'Associazione nazionale dei Comuni italiani.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il primo cittadino Non mi sembra che le nostre intenzioni si discostino dalla direttiva ministeriale

Le tappe

Sperimentazione in tre territori

- ✓ L'amministrazione comunale ha deciso di sperimentare le zone a 30 chilometri all'ora a Mattarello, Gardolo e Clarina (in Oltrefersina)



Via al percorso partecipato

- ✓ Con l'incontro pubblico a palazzo Geremia guidato dall'architetto urbanista Donde, è partito il percorso partecipato che apre di fatto la sperimentazione

Parere positivo delle circoscrizioni

- ✓ I tre presidenti delle circoscrizioni coinvolte nella sperimentazione si sono detti pronti a testare il nuovo progetto ma attendono ulteriori dettagli

Le critiche di FdI: «Poca serietà»

- ✓ Ad attaccare con forza l'iniziativa è invece Andrea Merler di Fratelli d'Italia. Il quale non esclude di proporre un referendum popolare sull'argomento



Dibattito aperto L'ingresso in una Zona 30. A destra, il sindaco Franco Ianeselli



Peso:1-4%,4-55%

Il presente documento non è riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.

Silvetti apre alle zone 30

Il sindaco: «Velocità ridotta in via della Loggia e al Guasco. Anche le scuole sono obiettivi sensibili»
Zinni: «Non aumentare lo smog». Il limite c'è già a Senigallia. Iesi e Fabriano: «Così più sicurezza»

Maccarone, Antonini e Romagnoli alle pagine 6 e 7

Silvetti apre alle zone 30 «Guasco, via della Loggia qui si correrà di meno»

Il sindaco: «Valutiamo Capodimonte. Scuole e centro storico sono target sensibili»
Il primo cittadino di Bologna chiama in Comune. Zinni: «Non è il nostro modello»

LA VIABILITÀ

ANCONA La viabilità è uno degli asset su cui l'attuale amministrazione comunale si dovrà misurare lungo il mandato quinquennale. Il tema salito alla ribalta dell'attualità: le zone 30. Il sindaco Daniele Silvetti non ha nascosto aperture in tal senso. Tanto che martedì pomeriggio è stato raggiunto da una telefonata del collega Matteo Lepore, primo cittadino di Bologna (casacca Pd). «Ha probabilmente letto le mie dichiarazioni in merito e ha voluto confrontarsi su alcuni aspetti» ha specificato Silvetti. «Ma Bologna non è il nostro modello» ha replicato netto il vice (e assessore alla Mobilità) Giovanni Zinni. Dunque: zone 30, sì o no? «Non c'è un preconcetto ideologico» premette Silvetti, che comunque si è già espresso favorevolmente. Tutto sta a capire dove e come attuarle. Un primo step: il Pums. «Entro febbraio approveremo il Piano urbano della mobilità sostenibile - spiega Silvetti - è in quel documento che si scioglieranno alcuni nodi».

La vision

Il sindaco ha ben chiaro l'utilizzo delle aree a velocità ridotta «che dovranno essere inserite nell'ambito di una visione

più ampia e omogenea della viabilità cittadina». Un'ottica di sistema che dovrà fare leva «sulle ztl, su una nuova mobilità che dovrà servirsi di sensi unici dove oggi non sono previsti. E magari togliere qualche semaforo». Bene, lo scenario in cui andranno ad innestarsi le zone 30 è chiaro. Non resta, però, che individuare concretamente le zone della città dove applicare il correttivo alla viabilità. Il sindaco la prende larga: «Un ragionamento va fatto nella parte della città antica dove, tra strette vie e marciapiedi, il traffico necessita di essere regolamentato in qualche modo». Poi, con più certezza, approfondisce: «Senza dubbio in prossimità delle scuole». «Laddove, però, non si tratti di un'area ad elevata intensità di traffico - puntualizza Zinni - Non vogliamo congestionare ulteriormente le vie della città, andando ad incrementare la produzione di smog».

Le considerazioni



Silvetti immagina, seppure siamo sempre sul piano delle valutazioni embrionali, di intervenire con le zone a velocità ridotta in due quartieri chiave del centro città: «Il colle Guasco e Capodimonte» afferma. Poi con la mente scivola verso il porto e individua un'area specifica: «Via della Loggia - puntualizza - lì sono i cittadini stessi a chiederci di fare qualcosa e la zona 30 potrebbe essere una soluzione». Una misura tanto necessaria, in alcune aree della città, quanto difficile da attuare. «Ci sono delle prescrizioni precise da rispettare - spiega Silvetti. Fermo restando che il suo vice, Zinni, assicura che saranno a dir poco centellinate: «Cercheremo di non abusarne». Ad oggi esiste solo una zona 30 in città e si trova

a Passo Varano dall'intersezione con via Ave Ninchi fino al parcheggio Stazione stadio. Mentre sotto le gallerie (San Martino e Risorgimento) vige il limite di velocità di 30 km/h.

Le ciclabili

La necessità di una zona 30 a Passo Varano, già operativa, nasce in conseguenza al progetto "Biciclettiamo Ancona" in cui si prevede la pista ciclabile dalla Stazione stadio fino al polo universitario di Monte Dago. Altri sistemi per incentivare

una riduzione della velocità possono essere i dossi «ma l'applicazione di questi dispositivi sono attinenti alle caratteristiche morfologiche delle strade - pre-

cisa Silvetti -, ad esempio in discesa non possono essere installati». Tutte strategie che troveranno la loro collocazione nel Pums, prima che nelle strade cittadine. Non rimane che aspettare un mese e poco più per delineare un quadro più preciso.

Andrea Maccarone

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il sindaco **Daniele Silvetti**

«PER LE DECISIONI PIÙ NETTE E CONCRETE ASPETTIAMO IL PUMS»



Il vicesindaco **Giovanni Zinni**

«STRUMENTO UTILE MA CERCHEREMO DI NON ABUSARNE»

**L'ASSESSORE ALLA MOBILITÀ:
«NON VOGLIAMO AUMENTARE
TRAFFICO E SMOG IN CITTÀ»**

**IL LIMITE È GIÀ IN VIGORE
A PASSO VARANO TRA VIA
NINCHI E LA STAZIONE STADIO**

Il progetto del Comune

Le ipotesi

- ▶ Colle Guasco
- ▶ Capodimonte
- ▶ Via della Loggia
- ▶ In prossimità delle scuole

Già operativa

- ▶ Passo Varano tra via Ave Ninchi e la Stazione stadio



DODICIPUNTI



Peso: 1-13%, 6-78%

Il presente documento non è riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.

471-001-001

Il Mit Più requisiti per chiederla

Direttiva Città 30 «Qui in Veneto già la rispettiamo»

Ieri il Mit ha reso pubblico il testo della nuova direttiva sulle città a trenta all'ora declinando i contenuti anticipati dal ministro Salvini. Di fatto si tratta di un lungo elenco di requisiti e condizioni per chiedere la velocità ridotta che nn può mai essere estesa in maniera indifferenziata ma motivata strada per strada. I sindaci veneti con zone 30 sostengono di rispettarla.

a pagina 5



Zone 30, Comuni veneti tranquilli «Rispettiamo già i limiti di Salvini»

Conte (Anci): «Il ministro concorda con me, nessuno conosce la città meglio del sindaco»

VENEZIA Il Ministero delle Infrastrutture di Matteo Salvini ieri ha emanato una direttiva sulle «zone 30, quelle aree comunali in cui viene imposto il limite di velocità dei 30 km orari. La specifica si inserisce evidentemente nella polemica con il sindaco di Bologna Matteo Lepore che ha imposto nella sua città vaste aree in cui viene applicato un basso limite di velocità. Tuttavia la direttiva del ministro rischia di avere un impatto anche sulle «zone 30» nelle città venete.

Innanzitutto le strade che

hanno il limite dei 30 all'ora devono avere alcune caratteristiche, il ministero le elenca: assenza di marciapiedi e flussi di passaggi pedonali importanti, anormali restringimenti delle sezioni stradali, pendenze elevate, centri storici con strade strette, frequenza di ingressi e uscite carrabili da fabbriche, stabilimenti, asili, scuole, parchi di gioco e simili, pavimentazioni sdruciolevoli o curve in vario modo pericolose. Altri paletti: i Comuni devono fornire i «tassi di incidentalità monitorati

almeno nell'ultimo triennio», presenza di scuole, ospedali, aree verdi, esercizi commerciali, presenza di immobili storici o di aree residenziali. Infine, la direttiva



Peso: 1-8%, 5-59%

prevede anche la possibilità di una zona 30 temporanea, per esigenze «legate a flussi turistici stagionali o eventi di carattere straordinario».

Premesso tutto questo, come incidono queste specifiche nei capoluoghi veneti? «A Padova seguiamo le linee guida del Codice della strada - spiega l'assessore alla Mobilità Andrea Ragona - non abbiamo in programma di realizzare altre zone trenta oltre a quelle che abbiamo già (in centro storico ndr)». A Venezia l'assessore alla Mobilità Renato Boraso chiarisce: «Noi non abbiamo zone 30 fatte con il compasso - spiega - ogni area è monitorata, ogni strada con il limite di 30 km all'ora è motivata prevalentemente dalla densità abitativa, ad aprile incontreremo le municipalità per raccogliere informazioni, e poi procederemo con il Piano urbano della Mobilità sostenibile, tenendo conto del-

le nuove direttive e del Codice della strada». A dare un quadro generale è il sindaco di Treviso Mario Conte, che è anche presidente di Anci Veneto: «C'è un differenza tra "zona 30" e "città 30", partiamo col dire che uniformare un territorio è irrealizzabile - spiega - è corretto limitare la velocità in prossimità delle scuole, e non dimentichiamo che spesso sono i cittadini a chiedercele, inoltre, a 30 km/h si riesce a far coesistere la presenza in strada di auto e biciclette, i sindaci hanno la facoltà di derogare, ho parlato con lo stesso Salvini e lui conviene con me: chi meglio del sindaco conosce le strade della propria città?».

A Verona il Piano Urbano per la mobilità sostenibile (definitivamente votato poche settimane fa dal consiglio comunale) prevede l'istituzione di dieci nuove «zone 30»: sei di esse sono all'interno delle Mura Magistrali.

«Nell'ultimo anno abbiamo avuto un morto e 100 feriti al mese nelle strade di nostra competenza - spiega l'assessore Tommaso Ferrari - i numeri complessivi del 2023: 14 morti, 25 feriti gravi, 1162 persone lesionate, 1625 incidenti - aggiunge - una delle cause maggiori è la distrazione unita alla velocità, i sindaci sono responsabili per tutte le persone che vivono in centro, mi sembra che questi numeri motivino molto bene la decisione di rallentare soprattutto nelle zone residenziali, nei quartieri o dove ci sono le scuole».

Infine Rovigo: «Nel piano del traffico in fase di adozione nel nostro Comune le "zone 30" previste sono definite verranno istituite nei quartieri residenziali», dice il sindaco Edoardo Gaffeo. Per l'assessore alla viabilità Mattia Milan, «le zone 30 interessano le parti centrali di tutti i quartieri e di tutte le frazioni

per aumentare la qualità urbana, e si portano dietro una serie di interventi di messa in sicurezza come gli attraversamenti rialzati, l'innalzamento degli incroci, i restringimenti della carreggiata». Il piano però con ogni probabilità non farà in tempo ad essere approvato prima dell'elezione del nuovo sindaco.

R.Pol.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Verona

Non si torna indietro a Verona: nel 2023 un morto e 100 feriti al mese per la velocità

A Mestre

Nessun automatismo nella terraferma veneziana, ogni zona 30 è monitorata

I provvedimenti

Bologna la prima «città 30» italiana

- ✓ Bologna dal 16 gennaio è diventata la prima «città 30» in Italia: sul 70% delle strade del Comune il limite di velocità è di 30kmh

La direttiva di Salvini

- ✓ La direttiva del ministro Salvini dice che l'abbassamento dei limiti può essere deciso solo in aree limitate e per specifici motivi

In Veneto ci sono le «zone 30»

- ✓ Nei capoluoghi del Veneto sono molte le «zone30» in corrispondenza di scuole, impianti sportivi e zone residenziali

Tanti limiti ma poche multe

- ✓ Sono però poche le multe che vengono fatte per violazione dei limiti di velocità: a Treviso, in dieci anni, le sanzioni stanno a zero



Limiti Si moltiplicano le zone 30 nelle città ma il dibattito resta aperto

- ✓ La direttiva del ministro Salvini dice che l'abbassamento dei limiti può essere deciso solo in aree limitate e per specifici motivi

In Veneto ci sono le «zone 30»

- ✓ Nei capoluoghi del Veneto sono molte le «zone30» in corrispondenza di scuole, impianti sportivi e zone residenziali

Tanti limiti ma poche multe

- ✓ Sono però poche le multe che vengono fatte per violazione dei limiti di velocità: a Treviso, in dieci anni, le sanzioni stanno a zero



Peso: 1-8%, 5-59%

BOLOGNA **Il sindaco insiste** **tutti ai 30 all'ora**

■ Bologna città 30 prosegue e proseguono le ordinanze, che sono vigenti». Lo ha detto il sindaco di Bologna, Matteo Lepore. «Noi pensiamo che Città 30 possa proseguire e di avere anche spiegato al ministro Salvini che anche le incomprensioni di questi giorni sulla natura del provvedimento nasco-

no anche, probabilmente, da visioni diverse della mobilità e della mobilità sostenibile ma che nelle sostanza non motivano nessun passo indietro». Poi il sindaco ha aggiunto: «Oltre a Bologna, anche Bergamo ha annunciato di voler raggiungere entro l'anno l'80% delle stra-

de con questo limite di velocità e poi ci sono Olbia, Treviso, Ancona e Palermo».



Peso: 4%

Velocità ridotta, ecco la mappa

La situazione Via Marittima, viale Grecia, Corso Lazio, via Puccini e altre aree: dove potrebbero scattare i limiti. Il sindaco Mastrangeli sta valutando di intervenire in sede di giunta con un'ordinanza. La differenza con le Zone 30

IL DIBATTITO

CORRADO TRENTO

■ Non chiamatele "Zone 30". Perché in realtà l'intenzione del sindaco Riccardo Mastrangeli è quella di prevedere dei limiti di velocità (30 chilometri orari) in determinate aree della città. Quelle dove ci sono scuole, chiese, ospedali e cliniche e dove si verificano più incidenti stradali. Fatto sta che oggi in Giunta si dovrebbe nuovamente parlare del tema. Nei giorni scorsi per due volte l'argomento è stato affrontato, ma non si è proceduto mai a deliberare.

Ma perché sarebbe improprio parlare di "Zone 30"? Perché questa opzione è già prevista nel Piano urbano del traffico e il primo cittadino ha fatto più volte riferimento ad una delibera del 2014. Fermo restando che in ogni caso le "Zone 30" non sono state attivate, appare chiaro che qualora si volessero prevedere anche in altre aree del territorio urbano sarebbe necessario sottoporre la questione all'attenzione del consiglio comunale. E questo vorrebbe dire allungare i tempi. Non solo: considerando le fibrillazioni che si sono registrate sulle misure del Piano urbano della mobilità sostenibile, il voto in aula rappresenterebbe una variabile da "tripla". Potrebbe succedere qualunque cosa.

Mentre invece definire dei limiti di velocità è un provvedimento che può essere adottato dalla Giunta con un'ordinanza.

Ma dove potrebbero essere previsti limiti di velocità, fino a 30 chilometri orari? Sul tavolo di Riccardo Mastrangeli una

"mappa" esiste. Per esempio in via Marittima, vale a dire nel lungo tratto che va dalla fine di via don Minzoni fino alla rotatoria del Campo Sportivo. Ma anche Corso Lazio, viale Grecia. Il concetto è quello di limitare la velocità nelle zone dove ci sono molte intersezioni. E dove è più alto il tasso di incidentalità. Inoltre un limite di velocità del genere potrebbe riguardare anche via Puccini, dove ci sono sia la scuola media Pietrobono che il cantiere della pista ciclopeditale con i cordoli che vanno ri-

mossi. Per poi proseguire con la pista ciclabile a raso. Le disposizioni sui limiti di velocità potrebbero riguardare anche via Fontana Unica. E forse la strada di collegamento tra via Pierluigi da Palestrina e via Le Rase.

Una situazione che Riccardo Mastrangeli sta analizzando da tempo e che intende condividere con l'intera giunta comunale. Allo stesso tempo però il sindaco è consapevole che c'è pure un aspetto "politico", riferibile agli umori di una maggioranza spesso con i nervi scoperti su misure di questo tipo. Stiamo parlando di una decina di strade nelle quali potrebbero entrare in vi-

gore i limiti di velocità sopra descritti. Si tratta peraltro di una tematica di grande attualità considerando la situazione del Comune di Bologna. Altro elemento da considerare è l'impatto di provvedimenti del genere nei quartieri. Come è successo in occasione della realizzazione delle piste ciclabili. Indubbiamente gli aspetti da considerare sono tanti. Tra i più importanti c'è quello dell'estensione terri-

toriale di misure del genere. In altri termini: in quanta parte del territorio comunale verrebbero applicati questi limiti?

Poi c'è l'aspetto dei controlli finalizzati a rilevare la velocità dei veicoli: autovelox, telexaser e altri strumenti del genere. Il che naturalmente comporta anche delle spese. Si parla di circa 50.000 euro. Inoltre occorrerebbe impiegare del personale per effettuare le verifiche. Sulle misure riguardanti la mobilità urbana Mastrangeli è stato sempre molto chiaro: si va avanti con quanto stabilito e contenuto nel programma. Ha detto a Ciociarria Oggi: «Abbiamo una visione precisa del capoluogo, che abbiamo rappresentato ai cittadini con il programma della campagna elettorale 2022. In maniera chiara. Un programma sottoscritto da tutti gli eletti nel centrodestra. Nelle liste che mi hanno sostenuto quindi. In quel programma si parla di come salvaguardare la salute dei cittadini (le misure di mobilità urbana). Ma si parla anche di ambiente». La bussola rimane questa. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La presenza di scuole, chiese, ospedali, cliniche e il tasso di incidenti

10

● Il numero delle strade cittadine che potrebbero essere interessate dai limiti di velocità a 30 chilometri orari.



L'area del cantiere di via Puccini



Peso: 49%



DA ANCONA A FABRIANO E JESI FAVOREVOLI AL PROVVEDIMENTO MA SOLO IN CERTE ZONE

ZONA 30, I SINDACI: «AVANTI MA ADAGIO»

Servizi alle pagine 2 e 3

Zone 30 Guerra di velocità: le regole

Il ministero dei Trasporti ha messo dei paletti alla «rivoluzione» partita dal Comune di Bologna: ecco la direttiva

Lo scontro tra Ministero dei Trasporti e il Comune di Bologna sul limite di 30km/h in città finirà con l'abbracciare tutto il Paese. Posizioni discordanti tra il Ministro Salvini e il sindaco Lepore, come raccontato con dovizia di particolari dal Carlino in questi giorni, che andranno a influire anche nel dibattito del Comune dorico. A mettere le cose in chiaro, nel rapporto tra le forze in campo, c'ha pensato la nota del Ministero diffusa l'altro ieri, una deroga che fissa le regole sui limiti di velocità urbani a 30 chilometri orari. Stando alla direttiva vidimata dal Ministero un Comune può abbassare i limiti di velocità rispetto ai 50 ma

solo a determinate condizioni. Insomma, il limite non può essere generalizzato e applicato su tutto il territorio urbano, ma va fissato in prossimità di luoghi sensibili.

La direttiva spiega ai Comuni che vogliono fissare deroghe al limite dei 50 chilometri orari nei centri urbani, sia verso l'alto (fino ai 70 km/h) sia verso il basso che possono essere previste solo in tratti di strada con frequenza di ingressi e uscite carrabili da fabbriche, stabilimenti, asili, scuole, parchi gioco e simili. Limiti superiori si possono fissare invece nelle strade di scorrimento o in tratti dotati di semafori coordinati da 'onda verde'. Nes-

suna chance, tuttavia, per il cosiddetto 'modello bolognese', ossia estenderla a quasi tutta la città visto che, come sostiene il Ministero «qualsiasi cambiamento di questo tipo risulterebbe di per sé arbitrario, in quanto non consentirebbe di valutare attentamente la pluralità di interessi connessi alla circolazione stradale». Il rischio dei ricorsi, in effetti, potrebbe essere uno degli sviluppi possibili.



Peso: 33-1%, 34-25%



Peso: 33-1%, 34-25%

Il presente documento non è riproducibile, è ad uso esclusivo del committente e non è divulgabile a terzi.

471-001-001

Il sindaco di Jesi, Lorenzo Fiordelmondo

«Siamo tra i primi E ora avanti tutta»

«**A Jesi** dalla misura puntuale già in vigore nella zona Gramsci, si va avanti convintamente. Abbiamo avviato un ragionamento di sistema che porti a costruire una porzione di città dove al centro ci siano il pedone e gli utenti più deboli della strada». Così Lorenzo Fiordelmondo sindaco di Jesi, una delle prime città a introdurre una zona 30 strutturata con tanto restringimento di carreggiata, realizzazione di aiuole e segnaletica nuova. Un intervento ereditato dalla precedente giunta ma confermato dall'attuale. Realizzato grazie a un finanziamento regionale, «con l'obiettivo non solo di mettere in sicurezza pedoni e quanti usufruiscono di mezzi propri di una mobilità lenta e sostenibile su strade particolarmente trafficate, ma anche di riqualificare spazi pubblici e residenzialità, così come ampiamente dimostrato da esperienze simili. Del resto la città di Waiblingen gemellata con noi già venti anni fa aveva le zone 30 ».

Ci sono nuovi stanziamenti per altre zone 30 in vista? «Siamo in una fase di dialogo con la città per arrivare

ad un ragionamento di sistema. Ragioniamo su una porzione di città in cui portare avanti questo percorso. Negli ultimi mesi abbiamo avuto due investimenti mortali in città e il numero degli incidenti è piuttosto elevato - aggiunge Fiordelmondo - Siamo in contatto con il Comune di Bologna e c'è l'idea di mettere in fila delle misure per riuscire a cambiare qualcosa. Siamo al lavoro con la Fondazione Michele Scarponi e altre associazioni del territorio come la Fiab per rendere la città sempre più a misura d'uomo».

Sa. fe.



Peso: 22%

BRACCIO DI FERRO

Il caso di Bologna

Bologna è «Città 30» nel senso che ha portato il 70% delle sue strade al limite di velocità di 30 chilometri all'ora. Una rivoluzione della mobilità voluta dal sindaco Pd Matteo Lepore. Ma il governo sta mettendo nuovi paletti



La svolta

Il 70% delle strade ha il limite a 30



Peso: 7%

Dibattito. Ma è tregua col Mit I sindaci: sui 30 all'ora la competenza è nostra

La sicurezza dei cittadini viene prima di tutto. Su un punto che mette tutti d'accordo il ministro di Infrastrutture e Trasporti Matteo Salvini e il presidente dell'Anci Antonio Decaro ripartono sulle zone a 30 all'ora nelle città, dopo lo scontro tra il leader leghista e il sindaco di Bologna Matteo Lepore che ha introdotto in diverse zone il limite di 30 chilometri orari. Uno spirito «collaborativo» rivendicato da entrambi dopo la nuova direttiva del Mit. I sindaci ricordano di essere «i più ti-

tolati a valutare le diverse situazioni locali» ma apprezzano però «l'invito del ministro a confrontarsi sul testo della sua direttiva e a condividere le scelte sui limiti di velocità nelle aree urbane, fiduciosi che si troveranno insieme le soluzioni migliori». Salvini ribadisce che i 30 all'ora «generalizzati potrebbero causare più problemi che benefici» ma sottolinea il «clima cordiale e costruttivo». Intanto il Ma per Lepore «le incomprensioni di questi giorni sul provvedimento nascono anche, pro-

tabilmente, da visioni diverse della mobilità e della mobilità sostenibile ma che nelle sostanza non motivano nessun passo indietro».



●●●●
ANCI
Antonio Decaro, 53 anni, Pd, sindaco di Bari e presidente dell'Anci

