



COMUNE DI BOLOGNA

Rassegna Stampa

Da 31 ottobre 2022 a 07 novembre 2022

Rassegna Stampa

11-05-2022

IL COMUNE

CORRIERE DI BOLOGNA	11/05/2022	3	Bene i 30 all'ora: bisogna educare, non solo punire <i>Mi.ro.</i>	3
REPUBBLICA BOLOGNA	11/05/2022	2	La città a 30 all'ora, prime aperture a destra = Autovelox e 30 all'ora prime adesioni a destra <i>Eleonora Capelli</i>	4
REPUBBLICA BOLOGNA	11/05/2022	3	"Finalmente, era ora basta morti in strada" "No, è solo un'idea per fare cassa" <i>Micol Lavinia Lundari Perini</i>	6
CORRIERE DI BOLOGNA	11/04/2022	3	In giro a passo d'uomo per testare i trenta all'ora C'è chi suona, chi passa: una sfida tutta da vincere <i>Fernando Pellerano</i>	7
REPUBBLICA BOLOGNA	11/04/2022	1	La città andrà a 30 all'ora sotto l'occhio degli autovelox = Città a 30 all'ora, il primo autovelox in via Azzurra <i>Eleonora Capelli</i>	9
RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	11/04/2022	32	Zone 30, ecco i nuovi autovelox = Ecco dove servono gli autovelox <i>Paolo Rosato</i>	12
REPUBBLICA BOLOGNA	11/03/2022	1	Bologna cambia marcia Andremo a 30 all'ora = Tutti ai 30 all'ora entro l'estate "Primi in Italia a tutela della salute" A vigilare sui limiti nuovi autovelox E un investimento di 14 milioni di euro "Era un impegno anche con le vittime della strada" <i>Eleonora Capelli</i>	14
RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	11/03/2022	30	Citta a 30 all'ora si parte a giugno = Lepore: Primi in Italia Nuovi limiti a giugno, in arrivo altri autovelox <i>Rosalba Carbutti</i>	17

IL COMUNE

8 articoli

- Bene i 30 all'ora: bisogna educare, non solo punire
- La città a 30 all'ora, prime aperture a destra = Autovelox e 30 all'ora prime adesioni a destra
- "Finalmente, era ora basta morti in strada" "No, è solo un'idea per fare cassa"
- In giro a passo d'uomo per testare i trenta all'ora C'è chi suona, chi passa: una sfida tutta da vincere
- La città andrà a 30 all'ora sotto l'occhio degli autovelox = Città a 30 all'ora, il primo autovelox in via ...
- Zone 30, ecco i nuovi autovelox = Ecco dove servono gli autovelox
- Bologna cambia marcia Andremo a 30 all'ora = Tutti ai 30 all'ora entro l'estate "Primi in Italia a tutel..."
- Città a 30 all'ora si parte a giugno = Lepore: Primi in Italia Nuovi limiti a giugno, in arrivo altri autove...

**Sorbi dell'Osservatorio stradale****«Bene i 30 all'ora: bisogna educare, non solo punire»**

«**N**on dobbiamo imporre il limite, ma attorno a esso creare le condizioni perché venga accettato». È l'approccio che suggerisce Mauro Sorbi, presidente dell'Osservatorio regionale per l'educazione alla sicurezza stradale, in risposta alle perplessità e critiche scatenate dalla decisione della giunta comunale di rendere Bologna la prima grande città 30 d'Italia (a oggi c'è solo Olbia). Sorbi non ha dubbi: «La città a 30 all'ora è un'ottima notizia, perché laddove si è presa questa decisione in Europa, si è registrato un calo del 30% della mortalità a causa degli incidenti — spiega —. Del resto, è facile comprendere che se si investe qualcuno andando ai 30 forse lo si ferisce, ma ai 60 si uccide». Sorbi condivide la scelta del sindaco, ma auspica venga attivato un percorso di accettazione del piano più morbido che conduca alla «rivoluzione culturale, che non si attua con una politica punitiva, come la minaccia della diffusione di nuovi autovelox, sui quali tra l'altro non si è ancora espresso il ministero, ma piuttosto lavorando sulla comunicazione, sull'educazione, in particolare tra i lavoratori, perché l'auto la si usa per andare al lavoro». L'Osservatorio regionale vuole presentare un progetto al Comune: «L'idea è organizzare nelle aziende delle prove pratiche in

collaborazione con le scuole guida — spiega Sorbi — per dimostrare che andare ai 30 è possibile». Secondo i dati dei monitoraggi fatti in area urbana, infatti, la velocità media delle auto si aggira tra i 18 e i 25 Km/h, per tanto rispettare i 30 significherebbe «evitare solo quelle accelerate che si fanno fino ai 50-60 per brevi tratti, per poi ritrovarsi a rallentare per il traffico — sottolinea —, sarà un modo di guidare diverso ma che ci fa arrivare lo stesso a destinazione e in una condizione di maggiore tranquillità». I 30 come a Parigi o a Berlino, città però ben servite dalle metropolitane. «Questo è un nodo cruciale il piano deve comprendere anche uno sforzo maggiore per migliorare il servizio di trasporto pubblico, perché non si può avere un treno ogni 30 minuti sul servizio ferroviario metropolitano». Per quanto riguarda le strade sulle quali introdurre i 30, «serve oculatezza; i viali, come via Stalingrado e altre strade a scorrimento più veloce non sono adatte, lì basta far rispettare i limiti già in vigore».

Mi. Ro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La proposta per il Comune

L'idea è organizzare nelle aziende delle prove pratiche in collaborazione con le scuole guida, parlare con chi usa l'auto per lavoro

Chi è

● Mauro Sorbi è presidente dell'Osservatorio regionale per l'educazione alla sicurezza stradale



Peso: 17%



La nuova mobilità

La città a 30 all'ora, prime aperture a destra

Città a 30 all'ora il centrodestra non sale sulle barricate e chiede soprattutto di «coinvolgere sia l'opposizione che i cittadini nel definire bene le strade interessate». Nello schieramento che in consiglio comunale si oppone alla maggioranza di Matteo Lepore ci sono sfumature molto diverse, ma gli unici radicalmente contrari sono i consiglieri di Fratelli d'Italia. Ieri durante il question time è

stato Stefano Cavedagna a usare i toni più duri, mentre da parte degli altri partiti sono arrivate obiezioni soprattutto di merito.

● a pagina 2

LA NUOVA MOBILITÀ

Autovelox e 30 all'ora prime adesioni a destra

Il sindaco Lepore incassa in consiglio comunale la disponibilità al dialogo della Lega FdI contraria, ma opposizione preoccupata per l'escalation degli incidenti, anche mortali

di **Eleonora Capelli**

Su Bologna città a 30 all'ora il centrodestra non sale sulle barricate e chiede soprattutto di «coinvolgere sia l'opposizione che i cittadini nel definire bene le strade interessate». Nello schieramento che in consiglio comunale si oppone alla maggioranza di Matteo Lepore ci sono sfumature diverse, ma gli unici radicalmente contrari sono in Fratelli d'Italia.

Ieri durante il question time a Palazzo D'Accursio è stato Stefano Cavedagna a usare i toni più duri («Non vi azzardate ad abbassare i limiti sui viali e su alcune arterie fondamentali»), mentre dagli altri partiti sono arrivate obiezioni soprattutto di merito. Il problema degli incidenti stradali, del resto, è sotto gli occhi di tutti. «La sicurezza stradale è un problema evidente e va affrontato - dice la consigliera Samuela

Quercioli di "Bologna ci piace" - Via Azzurra e la zona Savena sono casi eclatanti. Tra l'altro io credo che anche in via Lama bisognerebbe mettere dei dossi per rallentare la velocità, ci sono situazioni che vanno migliorate. Però c'è una città che lavora, anche con l'auto, ora il tema è aprire una fase di partecipazione vera».

La Lega si è spaccata in due: la frangia più "aperturista" di Matteo Di Benedetto («Il sindaco ha ragione su via Andrea Costa, serve uno studio strada per strada») e quella intransigente di Francesca Scarano. Che comunque ha usato toni dialoganti. «Se l'area 30 è limitata ad alcu-



Peso: 1-5%,2-24%



ne zone e ad alcune criticità, è condivisibile. Volerla invece estendere per gestire la mobilità cittadina non è la soluzione migliore - ha detto - Sull'obiettivo della sicurezza non ci sono obiezioni da parte nostra, ma ci sono passaggi che hanno bisogno di una condivisione». L'elenco delle strade che rimarranno a 50 chilometri all'ora, così come i punti dove verranno installati gli autovelox, i problemi degli autisti dei bus e di chi deve fare le consegne, saranno tutti nodi "caldi" dei prossimi mesi. Ma una concezione diversa di mobilità cittadina sembra scavarsi una strada anche tra le opposte fazioni più consolidate. Mentre l'assessora Valentina

Orioli incoraggia: «Si può fare, non dobbiamo spaventarci».

Restano invece inconciliabili le posizioni sul tram, con il viceministro Galeazzo Bignami che continua ad avversare il progetto. «Ci sentiamo impegnati ad impedire il secondo "scippo" del tram a danno di Bologna. È già successo, fu il neo sindaco Guazzaloca a buttarlo nel cestino aprendo la strada al tram su gomma - dice Silvia Zamboni, consigliera regionale dei Verdi - Evidentemente la destra bolognese ha una incurabile idiosincrasia per il tram. Tram e Sfm devono invece essere l'ossatura di

un sistema di trasporto pubblico elettrico in grado di contrastare smog e emissioni».

I volti

L'assessora
Valentina
Orioli,
assessora
alla Mobilità
In precedenza
si era occupata
di Urbanistica
con Merola



Con Salvini
La leghista
Paola
Francesca
Scarano,
presidente
del gruppo
consiliare
del Carroccio



Peso: 1-5%,2-24%

*Le reazioni sul web*

“Finalmente, era ora basta morti in strada” “No, è solo un'idea per fare cassa”

di **Micol Lavinia Lundari Perini**

I T-Days, il Passante, le ciclabili, il progetto del tram... E adesso tocca a Bologna a 30 all'ora. È la mobilità il tema che scalda gli animi dei bolognesi, solleva barricate, crea movimenti e comitati, fa fiorire raccolte firme, discussioni animate nei circoli, nelle piazze, sui social. La conferma arrivata dalla giunta Lepore di ridisegnare una Bologna che vada lenta non ha fatto altro che risvegliare mai sopiti antagonismi. Umori da bar, si dirà. Senz'altro, ma anche uno spaccato - tracciabile a partire dai quasi 1000 commenti arrivati in poche ore sulle pagine social di Repubblica Bologna - degli auspici di una fetta di cittadini che approva la mossa del sindaco e, dall'altro lato, dei timori e della rabbia di bolognesi che si oppongono strenuamente.

Al nodo sicurezza si rifanno molti dei commenti degli accaniti sostenitori di Bologna a 30 all'ora. «Considerato che in via Azurra ammazzano o investono di media una persona a settimana e vanno come fossero all'autodromo, non mi sembra una brutta idea. Ci sarà più gente che si lamenterà, ma quantomeno viva», commenta con una punta di sarcasmo Silvia. Gianluca lo giudica «un cambiamento positivo. Ogni anno sulle strade italiane muoiono 3mila persone a causa della eccessiva velocità. Qualche automobilista allergico ai cambiamenti protesterà, poi tutti capiranno». Sulla stessa scia Antonio, che sottolinea come con Bologna 30 «la priorità va alle persone, trasformando lo spazio pubblico da semplice luogo di attraversamento (in auto) a spazio vivibile dove sviluppare socialità e servizi». Prova a chiudere la questione Emanuele: «A tutte le persone che criticano questa iniziativa: Parigi è città 30 da più di un anno: sapevatelo».

I contrari sono più rumorosi, almeno nei social. C'è sempre chi, pur criticando, sceglie la strada dell'ironia. Battute del tipo: «Quindi per andare dal quartiere Savena a Borgo Panigale bisognerà prenotare un albergo!». «Posso superare le auto col monopattino», esulta Ovidio. «Probabilmente c'è un girone infernale per quelli come voi», accusa Matteo. Ironia a parte, Bologna 30 nasce per avere maggiore sicurezza in strada. Ma basta un limite più basso per ottenerla? «I limiti servono solo per i cittadini rispettosi e civili, non certo per i pirati, ubriachi e drogati che se ne fregheranno», teme Luigi. «Gli incidenti succedono perché la gente va molto al di sopra dei 50, bastava fare rispettare quelli», dice la sua Stefano. Graziella si definisce, in maiuscolo, «molto arrabbiata» e sposta l'obiettivo: «Con questo escamotage abbiamo riportato il cittadino a vittima di un sistema e di una cultura della manutenzione delle strade che in Italia è indecente». Il vero motivo che sta dietro Bologna 30? Per molti bolognesi, è la necessità di fare cassa: multe dai vigili e dagli autovelox che il Comune ha già annunciato di voler installare. Altro grande timore, l'inquinamento. «Secondo me aumenta pure lo smog, andare così piano», sintetizza Francesca. Claudio: «A marce basse così la qualità dell'aria peggiora ancora di più, e si consuma molto più carburante. Ottimo direi». Samuel ricorda che «dentro le mura del centro il limite è già dei 30, ma non li rispetta neanche l'autobus doppio». C'è chi reclama alternative: piste ciclabili, e veri parcheggi. E chi: ma anche i pedoni e i ciclisti però rispettino il codice della strada! Salvatore racconta: «Un'oretta fa in via San Vitale ho provato a fare i 30 in scooter, mi hanno sorpassato una bici, 2 monopattini e una bici elettrica. A Parigi e Berlino ci sono una decina di linee di metropolitana. Fanno filosofia».



Peso: 26%



In auto in centro dove il super limite già è in vigore da anni; poi fuori, dove si farà fatica. Ma a volte con il traffico, andare ai 30 sarebbe una conquista

In giro a passo d'uomo per testare i trenta all'ora C'è chi suona, chi passa: una sfida tutta da vincere

di **Fernando Pellerano**

Ci sono i chilometri orari e ci sono gli orari. *Quant'è bella la città*, cantava Giorgio Gaber, a 30 all'ora sarà ancora più bella, risponde il sindaco Matteo Lepore. Scomodando l'adagio stradale più famoso, chi va piano va sano e va lontano, cittadini e automobilisti riflettono sul progetto sicurezza che entrerà in vigore a Bologna dal giugno: viaggiare tutti a 30 all'ora. Più o meno, non proprio dappertutto, ma le comfort zone aumenteranno notevolmente.

In attesa che Palazzo d'Accursio decida in quali arterie si potrà superare quel limite, abbiamo tastato il terreno e gli umori girando in città alla velocità stabilita e in due differenti momenti: dopo pranzo e nel tardo pomeriggio, quando i bolognesi rientrano a casa. Due mondi differenti. Cui si aggiunge quello della prima mattina, quello sì «un altro mondo», con lavoratori e studenti intenti a raggiungere posti di lavoro e scuole.

A chi si scandalizza per l'ardito progetto leporiano, diciamo subito, casomai non lo sapesse, che da diversi anni in tutto il centro vige il limite dei 30. Anni, non mesi. Non solo. Ci sono anche «isole», caratterizzate dalla presenza delle scuole, dove il limite è quasi pedonale: 10 all'ora.

Girare in centro a quella velocità più che un limite è un obbligo. Cioè si è obbligati

oggettivamente. Ci sono quasi solo strade strette a una corsia, auto parcheggiate di qua e di là, pedoni che sbucano da ogni dove, ciclisti su e giù, motorini e monopattini. Senza dimenticare i dehor creativi spuntati come funghi col Covid e le sue deroghe. La torta si completa con la miriade di semafori e la flotta Tper: uno può avere tutta la fretta che vuole, ma se davanti c'è il 20 devi stargli dietro buono buono e metterti il cuore in pace. Altro che 30 all'ora. Certo, il top resta trovarsi dietro a un mezzo Hera, che spesso e volentieri si ferma in mezzo alla strada. Ma la casistica raramente è diurna: il paradosso avviene di notte, con (tutte) le strade libere e l'automobilista fermo dietro agli operatori ecologici e al lampeggiante arancione. Questione non attinente allo studio sul campo, anzi sulla strada.

Di giorno insomma in centro si va già abbastanza piano. E nel tardo pomeriggio, con i primi ingorghi, pianissimo. Come un autobus, e meno delle biciclette che grazie alla dimensione e all'agilità (anche fuorilegge) superano qualsiasi fila.

Nel nostro placido girovagare «in sicurezza» in centro non abbiamo subito alcun colpo di clacson spazientito. Del resto che velocità si può

raggiungere in via Rialto, in via Nosadella o in San Carlo? Lì i «fenomeni» sono casomai gli scooter e i ciclisti 2.0 con le bici elettriche o assistite (molti rider vanno davvero forte: sarà anche colpa dell'algoritmo, ma meglio darsi una regolata). Anche in centro ci sono delle eccezioni. È dura tenere i 30 in via Marconi, in via Irnerio, in via dei Mille. Strade larghe, spesso a due corsie, dritte come un fuso. È una questione di percezione e anche delle auto attuali, sempre più performative: la 500 di oggi in comune con quella del boom economico ha solo il nome. Oggi, senza eccessivo traffico, nessuno riesce a rispettare il limite dei 30 che pure è in vigore. E nessuno lo fa rispettare. A noi c'hanno semplicemente superato utilizzando l'altra corsia. Un illegittimo deterrente sono le auto in doppia fila: ne basta una per creare un bell'ingorgo e rallentare tutto. Una. Altre arterie però invitano a spingere un po' di più, toccando anche i 50. Via Sant'isaia, via Santo Stefano e anche il tratto senza preferenziale di via Saragozza. Ma solo in certe condizio-



ni, in certi momenti di relativo traffico.

È fuori dai viali la vera scommessa da vincere. Non di prima mattina, dove quasi ovunque si viaggia a passo d'uomo. Magari si potesse andare a 30 all'ora. E infatti succede che appena la strada si libera, il piede spinge sull'acceleratore pensando di recuperare chissà quanto tempo. Le strade periferiche dunque. Ora, col limite a 50 anche il ferrarista più sfegatato si trattiene dall'insultarti: nel caso ti sorpassa appena può, cosa avvenuta a noi sia in via degli

Orti sia in via Saragozza dopo Villa Spada.

Per le grandi arterie, e ce ne sono tante, il Comune dovrà decidere come classificarle sapendo che ora, per come sono allestite, è difficile non andare meno di 50/60 chilometri orari. Si rallenta prima dell'autoveloce e si sgasa subito dopo. È l'ampiezza che ci guida. La questione della velocità è culturale. E dei tempi che viviamo. Sempre più di fretta, più veloci e frenetici. Per andare dove poi non si sa, in ogni caso siamo tutti più scattanti (mezzi compresi) e chi ci

rallenta è un sabotatore, anche se ci ritarda l'arrivo a casa di 3 minuti. Perché poi in città la forbice dei tempi è quella, minuto più, minuto meno. Ma a noi sembrano ore. Soprattutto se si va al lavoro o si ritorna. Ma quella è un'altra città, dove la «sana lentezza» non è una scelta.

14

Milioni

La cifra stanziata dalla giunta per Bologna città 30 tra segnaletica, ridisegno delle strade con interventi di moderazione del traffico e della velocità, nuove aree pedonali, nuovi autovelox, campagne di comunicazione ed educazione stradale



Nel 2015 Una iniziativa a favore della creazione di «Zone 30» a Bologna risalente a qualche anno fa



Peso: 61%



La città andrà a 30 all'ora sotto l'occhio degli autovelox

Nel piano del Comune 16 nuovi impianti. Un rilevatore di velocità in via Azzurra

Bologna città 30, si parte: in vista dell'estensione in tutta la città del limite di velocità a 30 all'ora, da giugno, il Comune è già al lavoro per trovare il posto ai nuovi autovelox in sedici strade. Che si confermano il modo più efficace per intercettare chi non rispetta il limite: nel 2022, fino al 30 settembre, a fronte di 2.093 multe fatte con i vari mezzi della Polizia Municipale, Scout, Speed e Telelaser,

con i quattro autovelox esistenti, in Stalingrado e sui viali, sono stati fatti 53.208 verbali. L'autovelox fa una quantità di multe 20 volte superiore, cosa che porta gli utenti della strada a rispettare, nella grande maggioranza dei casi, il limite di velocità.

di **Eleonora Capelli** ● a pagina 2



LA NUOVA MOBILITÀ





Città a 30 all'ora, il primo autovelox in via Azzurra

Nel 2022 fino al 30 settembre con i sistemi di telecontrollo, che si rivelano i più efficaci, sono stati fatti 53.208 verbali

di Eleonora Capelli

Bologna città 30, si parte: in vista dell'estensione in tutta la città del limite di velocità a 30 all'ora, da giugno, il Comune è già al lavoro per trovare il posto ai nuovi autovelox. Che si confermano il modo più efficace per intercettare chi non rispetta il limite: nel 2022, fino al 30 settembre, a fronte di 2.093 multe fatte con i vari mezzi della Polizia Municipale, Scout, Speed e Telelaser, con i quattro autovelox esistenti, in Stalingrado e sui viali, sono stati fatti 53.208 verbali.

L'autovelox fa una quantità di multe 20 volte superiore, cosa che porta gli utenti della strada a rispettare, nella grande maggioranza dei casi, il limite di velocità. Se si guarda al 2021, il confronto è ancora più schiacciante: 2.762 verbali con Scout, Speed e Telelaser e 93.374 con gli autovelox. Le telecamere fisse a guardia del limite di velocità sono state definite «lo strumento più efficace di questi anni» dal sindaco Matteo Lepore e il primo cittadino ha già annunciato: «Aggiungeremo autovelox». È già stato fatto un primo incontro in Prefettura, per stabilire un percorso che porterà alla collocazione e all'attivazione di questi dispositivi. Sul finire dello scorso mandato, si era fatta una ricognizione dei punti idonei per l'installazio-

ne di nuove telecamere e la mappa comprendeva 16 strade.

Tra queste anche ad esempio via Zanardi e via Azzurra, tenendo conto dell'alto numero di incidenti che si sono verificati in queste zone. Gli incidenti, oggi, sono troppi: ieri il report della Città Metropolitana ha certificato che rispetto al 2019, anno pre-pandemia, i numeri sono in aumento. Per quanto riguarda Bologna, è in aumento anche la mortalità, arrivata a 11 decessi in 6 mesi, rispetto ai 7 del 2021 e agli 8 del 2019.

Da gennaio a giugno del 2022 gli incidenti a Bologna e provincia sono stati 1.964, di più che nello stesso periodo del 2019, quando questa cifra si è fermata a quota 1.889, mentre nel 2021, sono stati 1.605. Quasi duemila incidenti portano con sé una lunga scia di dolore: le persone ferite nel primo semestre del 2022 sono state 2.596, un numero superiore al 2021, quando se ne contarono 2.063 e in linea con il 2019 (i feriti sono stati 2.597).

I morti sono in calo se si guarda a Bologna e provincia (23 deceduti nei primi 6 mesi di quest'anno contro i 36 del 2021 e i 30 del 2019), ma aumentano se si guarda solo alla città di Bologna. L'aumento degli incidenti è stato più marcato nei Comuni di Casalecchio, Bologna e Imola. «Venerdì si è insediato l'osservato-

rio provinciale per il monitoraggio degli incidenti stradali – ha spiegato Simona Larghetti, consigliera metropolitana con delega alla sicurezza stradale – convocato dalla Prefettura. Questo ci consentirà una ricognizione delle necessità di autovelox in tutto il territorio a cadenza annuale, che tenga conto delle strade maggiormente interessate da scontri e investimenti mortali».

Il limite di velocità generalizzato a 30 all'ora dovrà prevedere una lista di strade in cui invece si potrà arrivare a 50 e alcuni stradoni che contempleranno i 70. La classificazione delle strade avrà un peso, così come il numero delle corsie. Lepore ha chiarito che ad esempio via Andrea Costa è il prototipo della strada cui può essere esteso il limite 30, e su questo incassa anche il consenso di due esponenti della Lega, il consigliere Matteo di Benedetto e il segretario Cristiano di Martino, mentre il Carroccio si spacca.

«È vero, come dice il sindaco, che ci sono strade naturalmente portate ai 30 all'ora come via Andrea Co-





sta – si legge nella nota dei leghisti più aperti al progetto dell'amministrazione – allo stesso tempo non bisogna bloccare la città, serve uno studio puntuale, strada per strada, con il coinvolgimento delle opposizioni». Altri esponenti leghisti, come Giulio Venturi e Francesca Scaranò sono nettamente contrari e definiscono il progetto «una battaglia

aberrante al mezzo privato». Freddezza dal Terzo Polo, con la parlamentare Naïke Gruppioni che dice: «L'auspicio è che non si vadano a creare ulteriori disagi alla mobilità».

***In tutta la città
sono 16 le strade
censite per i rilevatori
di velocità***



Peso: 1-22%,2-25%,3-2%

Il presente documento è ad uso esclusivo del committente.

Zone 30, ecco i nuovi autovelox

Un dossier metropolitano segnalerà alla Prefettura le strade a rischio. Lepore: «Obiettivo zero morti» Servizi alle pagine 4 e 5 e nel QN

Vie pericolose, la mappa dei Comuni «Ecco dove servono gli autovelox»

Cambia l'approccio: le amministrazioni segnaleranno alla Prefettura le strade maggiormente problematiche «Le segnalazioni potrebbero dare frutti a inizio del 2023», spiega la consigliera metropolitana Larghetti

Il Comune di Bologna, assieme agli altri municipi della Città metropolitana, consegnerà alla Prefettura un dossier su scala metropolitana, appunto, con dentro una lista delle strade più problematiche. E la Prefettura, una volta analizzato il dossier, valuterà se installare in quelle strade dei dispositivi per rilevamento degli eccessi di velocità, degli autovelox. L'innovativa modalità di lavoro, che capovolge i ruoli rispetto al passato, è stata confermata venerdì scorso durante la prima riunione dell'Osservatorio provinciale per il monitoraggio degli incidenti stradali dovuti all'eccesso di velocità convocato.

«Ci consentirà di agire con strumenti di prevenzione e repressione omogenei in tutti i 55 Comuni – spiega Simona Larghetti, consigliera comunale delegata su scala metropolitana alla Sicurezza stradale e alla Mobilità ciclabile –, prevedendo ad esempio una ricognizione delle necessità di autovelox fatta in modo coordinato in tutto il territorio, agendo in modo puntuale nelle strade più critiche».

Questa nuova chiave 'repressiva' andrà in controtendenza rispetto al passato, quando a

fronte di incidenti particolarmente gravi si chiedevano dei velox per quella strada. «Non ogni autovelox va autorizzato – continua Larghetti –. Questo provvedimento prefettizio di natura ricognitiva sarà importante per prevenire. Del resto è un lavoro che come Città metropolitana stiamo già facendo, io sto lavorando al piano della sicurezza stradale metropolitana. La Polizia farà dei sopralluoghi e creerà questa sorta di mappa – continua –, quando ci sarà questo momento ricognitivo, indicativamente una volta all'anno, diremo se verranno autorizzati o meno dei velox. Con l'Osservatorio (che tiene dentro, tra gli altri, anche il Comune, i Vigili del Fuoco, le forze dell'ordine e l'Osservatorio regionale per la Sicurezza stradale) sta andando parallelamente avanti una strategia educativa, che comprende un nuovo programma di educazione stradale nelle scuole e una nuova campagna attraverso dei manifesti, lavoriamo sempre a stretto contatto con l'associazione dei familiari delle vittime della strada, che stanno dentro l'Osservatorio».

Insomma, i Comuni della provincia non andranno più in ordi-

ne sparso, l'obiettivo è anche quello di non procedere soltanto in una chiave emergenziale. «Stiamo ricevendo le richieste di tutti i Comuni, le mettiamo insieme nelle prossime settimane quando ci riconvocherà la Prefettura, prima di Natale. E già all'inizio dell'anno nuovo potrebbe esserci una decisione. È importante che le abitudini cambino in maniera omogenea su tutto il territorio metropolitano». Il dossier che andrà in Prefettura terrà dentro quella lista di strade 'problematiche' che erano state già comunicate a Palazzo Caprara. Eccole: via Murri, via Molinelli, via Toscana, via Lenin, viale Felsina e strade adiacenti, via dell'Industria, via San Donato dalla tangenziale al confine con Castenaso, via Sabotino e asse attrezzato, via Triumvirato, via Salvemini, via Shakespeare-Lipparini, via Marco Polo, via Zanardi e la zona Noce.

Paolo Rosato

© RIPRODUZIONE RISERVATA

COORDINAMENTO

Con la nuova modalità i municipi eviteranno sovrapposizioni. Poi, palazzo Caprara darà l'ok a piazzare i vigili elettronici

ALTA VELOCITÀ

Tra le direttrici sotto la lente via Murri, via Lenin, via Toscana, l'asse attrezzato e via Salvemini



Peso: 29-1%,32-52%



Autovelox con operatore vigila sulla velocità delle auto che passano (foto d'archivio)





Bologna cambia marcia Andremo a 30 all'ora

Il piano del Comune su tutta la città dall'estate. "Più autovelox e sicurezza"

Guidare con lentezza: Bologna da giugno andrà a 30 chilometri all'ora per diminuire i morti sulle strade e incentivare l'uso della bici e gli spostamenti a piedi. Invece delle attuali "zone 30", quel limite massimo di velocità sarà la regola, con poche eccezioni per le "zone 50". A vigilare sul rispetto dei limiti, «nuovi autovelox perché lo strumento più efficace in questi anni è stata la telecamera». Ieri il sinda-

co Matteo Lepore con l'assessora Valentina Orioli ha presentato la delibera di giunta che di fatto apre il percorso per realizzare il piano "Bologna città 30".

di Eleonora Capelli • a pagina 2

LA CITTÀ CHE CAMBIA





Tutti ai 30 all'ora entro l'estate "Primi in Italia a tutela della salute"

A vigilare sui limiti
nuovi autovelox
E un investimento
di 14 milioni di euro
"Era un impegno
anche con le vittime
della strada"

di Eleonora Capelli

Guidare con lentezza: Bologna da giugno andrà a 30 chilometri all'ora per diminuire i morti sulle strade e l'uso dell'auto. Al posto delle attuali "zone 30", quel limite di velocità sarà generalizzato, con poche eccezioni per le "zone 50". A vigilare sul rispetto dei limiti, «nuovi autovelox perché lo strumento più efficace in questi anni è stata la telecamera». Ieri il sindaco Matteo Lepore e l'assessora Valentina Orioli hanno presentato la delibera di giunta che di fatto dà il via al piano "Bologna città 30". Un iter che si concluderà in giugno con l'ordinanza che fornirà anche l'elenco delle poche strade dove si potrà premere sull'acceleratore.

«Bologna è la prima città di grandi dimensioni in Italia a fare questa scelta, è un impegno mantenuto - ha detto Lepore - Anche nei confronti dei parenti delle vittime della strada, è un dovere politico ma anche morale. L'obiettivo è quello di non avere più morti sulla strada e lo possiamo raggiungere prima del 2050. Abbassare la velocità è condizione

necessaria ma non sufficiente. In Spagna è stata fatta persino una legge nazionale».

Per rendere possibile questa grande "messa in sicurezza" delle strade, ci sono già a bilancio 14 milioni di euro, che serviranno per cartelli stradali, dossi, strisce pedonali in evidenza. Poi si apre il tema dei controlli, perché già adesso in città ci sono ben 70 "zone 30", tra cui ad esempio tutto il centro storico, ma è molto raro che tale limite venga rispettato.

«Se andassimo tutti a questa velocità, arriveremmo a destinazione e non ci sarebbero incidenti - ha spiegato Lepore - Dobbiamo immettere nuovi controlli, da un mese abbiamo amplificato quelli della polizia locale ma stiamo presentando un piano di tecnologie. Al di là del limite di velocità, conterà come lo facciamo rispettare. Lo strumento più efficace in questi anni è stata la telecamera e noi useremo molto la tecnologia». Un piano con decine di nuovi autovelox è già stato presentato alla Prefettura e ci sono anche nuovi photored, mentre l'"imprimatur" del prefetto non serve per cambiare

il limite di velocità generale.

Ora si tratta di incontrare i cittadini e renderli partecipi di questo rallentamento generale: le platee saranno quelle delle assemblee per il bilancio partecipativo. Il primo appuntamento è fissato per il 22 novembre al quartiere Borgo Panigale - Reno, alle 18.30 al centro Bacchelli, da lì si inizierà a parlare di Bologna Città 30, per poi arrivare in ogni quartiere. Si raccoglieranno anche le proposte dei cittadini per migliorare la viabilità, sempre con la priorità della sicurezza per pedoni e ciclisti.

«Incontreremo anche tutti i portatori di interesse - ha spiegato Orioli





-come i tassisti e i sindacati dei conducenti di autobus. Dobbiamo fare un piano complessivo». Il perimetro esatto delle "zone 50" ancora non c'è, ma Lepore ha fatto qualche esempio: «Non si andrà a 30 all'ora sull'asse attrezzato, mentre via Andrea Costa è il prototipo di strada dove bisogna rispettare quel limite, perché c'è una conformazione adatta a questo. Per i colli, attualmente ci sono limiti di velocità differenziati, ma sappiamo che il tema c'è».

La mobilità è terreno di scontro con il centrodestra, che attacca per bocca di Stefano Cavedagna di Fratelli d'Italia: «Fare tutta la città zona

30 è un errore che bloccherebbe Bologna, che ha già evidenti problemi di mobilità, il limite dei 30 chilometri orari va messo solo dove viene richiesto dai cittadini». Anche i consi-

📍 Sindaco

Il primo cittadino Matteo Lepore ha annunciato più sicurezza con il progetto della città al 30 all'ora

glieri di "Bologna ci piace" parlano di «scelta improponibile», mentre Coalizione Civica è d'accordo: «Fermiamo la strage sulle strade, nel 2021 a Bologna e provincia hanno perso la vita 58 persone».

Oggi è in agenda anche l'incontro tra Lepore e il viceministro Galeazzo Bignami (Fdi) sul tram: «Mi aspetto che si lavori insieme per il futuro della città, per mettere a terra i fondi del Pnr e perché si realizzino le cose - ha detto il sindaco - Non di ricominciare da capo, perché non possiamo permettere che Bologna perda importanti investimenti che finalmente possono fare il bene della nostra città».

*Il centrodestra
si oppone
al provvedimento
"Un errore, bloccherà
una città che ha già
seri problemi
di traffico"*





IL SINDACO LEPORE: «IN ARRIVO DOSSI, PEDONALIZZAZIONI E ALTRI VELOX. FAREMO PIÙ CONTROLLI»

CITTÀ A 30 ALL'ORA SI PARTE A GIUGNO

Carbutti alle pagine 2 e 3

MOBILITÀ Escluse le strade ad alto scorrimento, però la lista completa ancora non c'è
Sotto la lente viali e colli. Sì ai nuovi limiti in via Andrea Costa: residenti divisi, ma prevale il no

Bologna tutta 'zona 30' Lepore: «Primi in Italia Nuovi limiti a giugno, in arrivo altri autovelox»

Escluse alcune strade ad alto scorrimento, dove restano i 50 all'ora
Il primo cittadino 'chiama' il governo: «Ora una legge nazionale»
E l'assessora Orioli: «Su viali e colli dobbiamo ancora discutere»

di **Rosalba
Carbutti**



Bologna andrà a 30 chilometri all'ora entro la fine di giugno 2023. Obiettivo: ridurre gli incidenti, per arrivare a zero morti sulle strade.
«Saremo la prima città italiana

30, sul modello di Parigi e Berlino, mentre in Spagna è stata anche introdotta una legge nazionale ad hoc», annuncia il sindaco Matteo Lepore. Da qui, un appello al governo affinché «non la-



sci Bologna da sola, ma proponga – dopo la legge sull'omicidio stradale e quella sulla sicurezza dei bambini in auto – una legge nazionale sulle città 30», sul modello iberico. Certo, «la velocità non è l'unica causa di incidenti, ma l'impatto è molto diverso se si va a 100 chilometri all'ora o a 30», spiega il primo cittadino, presentando le linee d'indirizzo del piano, approvate in giunta. Un piano che prevede investimenti per 14 milioni di euro (ma ne arriveranno altri) che serviranno per la segnaletica stradale, il ridisegno delle strade con interventi fisici di moderazione del traffico e della velocità, come dossi e cuscini rallentatori, segnaletica orizzontale integrativa, nuove pedonalizzazioni in tutti i quartieri, oltre a piazze e strade scolastiche.

Nel frattempo verrà fatta una mappatura della città, escludendo dalle zone 30 le strade a lungo scorrimento che manterranno il limite dei 50 chilometri orari. L'assessora alla Nuova Mobilità, Valentina Orioli, per ora non si sbilancia, ma non esclude alcuna strada. Alcune certezze, già ci sono: «L'asse attrezzato, ovviamente, sarà escluso dal limite dei 30 all'ora – spiega Lepore – mentre via Andrea Costa, ad esempio, è il prototipo di strada che sarà naturalmente interessata alla riduzione della velocità. L'impegno della città 30 è un imperativo morale, prima ancora

che politico». Focus anche «sui viali e le strade dei colli, dove anche lì c'è un tema di alta velocità, per scegliere poi la soluzione più adatta», aggiunge Orioli.

Ma se Bologna mette il freno, chi controllerà il rispetto delle regole? «Verranno intensificati i controlli della Polizia locale – come già stiamo facendo – con *photored* e altre tecnologie, mentre aumenteremo gli autovelox». «Il piano alla Prefettura è stato inviato (si parlava di una quindicina di impianti di controllo della velocità, ndr) e installeremo un numero importante di velox in particolari zone della città, certamente anche in quelle a 30 all'ora», assicura il sindaco.

Il progetto del Comune – che va di pari passo con 'Impronta Verde' (il progetto di sei nuovi parchi cittadini e forestazione urbana) e l'obiettivo neutralità carbonica 2030 – passerà al vaglio dei quartieri in occasione delle assemblee del bilancio partecipativo, per un confronto coi cittadini a partire già da questo mese, ma anche con tassisti, autisti del trasporto pubblico e operatori della logistica. La rivoluzione della mobilità a 30 all'ora è partita da un'idea che, a luglio di un anno fa, ha ricevuto la spinta dal basso di una petizione, con varie realtà locali, sotto la sigla 'Bologna30', dopo un grave incidente in via Azzurra. «Come ogni cambiamento significativo, co-

me i T-Days e la tangenziale delle biciclette, dopo le inevitabili polemiche, siamo sicuri che nessuno vorrà tornare indietro. Saremo al fianco dell'amministrazione che ringraziamo per averci ascoltato». Esulta anche la sinistra di Coalizione civica, mentre Lepore avverte gli scettici: «Non si tornerà indietro con carrozze e cavalli al posto delle auto...».

Nell'ambito della mobilità del futuro, oggi incontrerà il viceministro alle Infrastrutture, il meloniano Galeazzo Bignami, che ha definito «il tram dannoso e il Passante da migliorare». «Mi aspetto che si lavori insieme per il futuro di Bologna – dice il primo cittadino – e che per mettere a terra i fondi del Pnrr per realizzare le cose e non ricominciare tutto d'acapo. Non possiamo permettere a Bologna di perdere importanti investimenti che possono fare il bene della nostra città».

ALCUNI ESEMPI

«L'asse attrezzato non sarà interessato dalla riduzione a 30 km/h, mentre sicuramente si farà in via Andrea Costa»

Il rilancio dell'aeroporto

IL DIBATTITO SUL MARCONI



Le parole del sindaco

«Tocca soprattutto ai soci privati»

«Tocca soprattutto ai privati fare il bene del Marconi, il Comune è azionista al 2%», dice il sindaco rispondendo a Valentina Marchesini che chiedeva un rilancio

TRAM E PASSANTE

Oggi il summit col viceministro Bignami. Il sindaco: «Auspico che si lavori insieme per le grandi opere di domani»

