

Image not found or type unknown



[sentenza al tar](#)

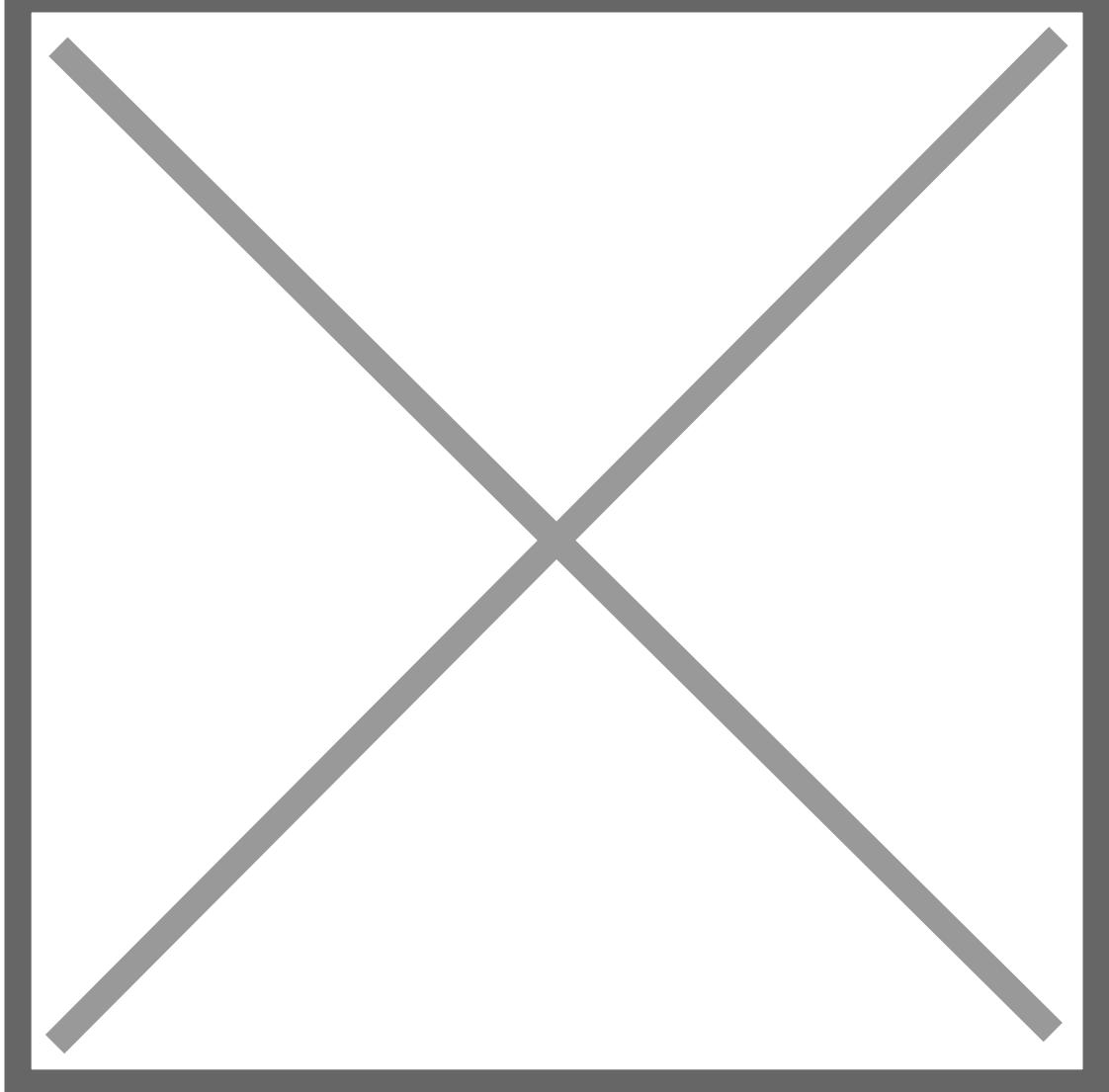
Bologna e l'ideologia green sbattono ai 30 all'ora

EDITORIALI

22_01_2026

img

Image not found or type unknown



Bologna frena, anzi inchioda, e questa volta non per colpa di un semaforo o di un cantiere infinito, ma per effetto di una sentenza che segna uno spartiacque politico e culturale: il Tar dell'Emilia-Romagna ha annullato il provvedimento con cui il Comune aveva imposto il limite generalizzato dei 30 chilometri orari su gran parte della rete viaria urbana, smontando l'impianto giuridico della cosiddetta *"Città 30"*, uno dei progetti bandiera dell'amministrazione guidata da Matteo Lepore e simbolo di una visione ideologica della mobilità che ha profondamente inciso sulla vita quotidiana dei bolognesi.

La decisione nasce dal ricorso presentato da alcuni tassisti, poi rimasto uno solo, che avevano denunciato l'aumento dei tempi di percorrenza, la riduzione delle corse e quindi dei guadagni, ma la portata della sentenza va ben oltre la singola categoria: i giudici amministrativi hanno infatti annullato il Piano particolareggiato del traffico urbano e le ordinanze istitutive dei limiti, chiarendo che il Comune ha oltrepassato i

confini delle proprie competenze introducendo un limite di velocità generalizzato, anziché motivato e definito strada per strada, come previsto dalla normativa vigente. Nelle motivazioni, il Tar riconosce che la riduzione degli incidenti e delle vittime è un obiettivo positivo e condivisibile, ma sottolinea con nettezza che l'individuazione delle strade soggette al limite dei 30 km/h non è avvenuta nel rispetto delle regole, arrivando a estendere la soglia ridotta al 64% della rete urbana senza una puntuale istruttoria sulle caratteristiche specifiche delle singole vie.

È una bocciatura tecnica, ma anche politica, perché certifica il fallimento di un approccio ideologico che ha voluto trasformare un'eccezione, pensata per aree sensibili e particolari, in una regola indistinta, calata dall'alto e giustificata più con slogan che con dati solidi. Non sorprende, dunque, che la sentenza sia stata accolta con soddisfazione dal ministro dei Trasporti Matteo Salvini, che ha parlato di una decisione di buonsenso, ricordando come il nuovo codice della strada punti sulla sicurezza senza cedere a provvedimenti ideologici che danneggiano cittadini e lavoratori e tradiscono lo spirito stesso delle Zone 30, nate per proteggere scuole, ospedali e quartieri residenziali, non per paralizzare un'intera città.

Sulla stessa lunghezza d'onda numerosi esponenti del centrodestra, da Fratelli d'Italia alla Lega, che hanno rivendicato una vittoria della realtà sull'ideologia e denunciato sprechi di risorse pubbliche per segnaletica, comunicazione e promozione di un progetto rivelatosi giuridicamente fragile e urbanisticamente inefficace, tanto da annunciare esposti alla Corte dei Conti. Ma al di là delle dichiarazioni politiche resta un dato difficilmente contestabile: la "Città 30" non ha risolto i problemi strutturali di Bologna, non ha inciso in modo decisivo sullo smog e ha anzi peggiorato la viabilità, allungando i tempi di percorrenza, congestionando arterie già critiche e rendendo più difficile la vita a chi in strada lavora ogni giorno, dai tassisti agli artigiani, dai commercianti ai semplici pendolari. Una città che rallenta artificialmente senza potenziare il trasporto pubblico, senza parcheggi adeguati e senza una manutenzione efficace delle strade non diventa più sostenibile, ma solo più ostile.

Di fronte alla sentenza, il sindaco Lepore ha annunciato l'intenzione di andare avanti e di impugnare la decisione, rivendicando il ruolo del Comune e sostenendo che il Tar non avrebbe messo in discussione il merito del provvedimento, ma solo alcuni profili formali, una lettura che appare riduttiva rispetto alla chiarezza delle motivazioni, che parlano di violazione dei limiti di competenza e di un uso improprio dello strumento regolatorio. Ancora più amara la reazione del Comitato Città 30, che ha espresso rammarico per uno stop giudiziario ritenuto solo formale e ha ribadito la convinzione

che il modello abbia salvato vite e migliorato la qualità della vita, chiedendo al Comune di riformulare i provvedimenti per rilanciare il progetto secondo le indicazioni del Tar.

Ma proprio qui sta il nodo politico della vicenda: non basta proclamare obiettivi nobili come la sicurezza o l'ambiente per giustificare qualunque scelta, soprattutto quando queste scelte producono effetti contrari a quelli dichiarati e vengono imposte senza un reale confronto con la città. La sentenza del Tar di Bologna segna dunque la sconfitta di un'ideologia green dogmatica, che ha confuso il fine con il mezzo, sacrificando la funzionalità urbana sull'altare del simbolo e del primato politico. La sicurezza stradale si costruisce con interventi mirati, dati alla mano, controlli efficaci e infrastrutture adeguate, non con limiti generalizzati che trasformano una città viva in un percorso a ostacoli. Bologna, oggi, ha l'occasione di ripartire davvero: non inchiodando ancora, ma rimettendo in moto il buon senso.