

Città a 30 km/h, la direttiva del MIT

SCHEDA

Il riferimento al Codice della strada – La direttiva del ministero inizia citando vari riferimenti normativi, in particolare l'**articolo 142 del Codice della strada**, che al comma 2 prevede per i Comuni la possibilità di "fissare, provvedendo anche alla relativa segnalazione, limiti di velocità minimi e limiti di velocità massimi, diversi da quelli fissati al comma 1", ovvero dai 50 km/h. Il Codice però specifica, e viene sottolineato più volte dal ministero nella direttiva, che questa possibilità vale solo "in **determinate strade e tratti di strada**". Inoltre, il testo del dicastero di Salvini cita anche la disposizione di cui all'**articolo 141**, comma 6, che prevede che "il conducente non deve circolare a velocità talmente ridotta da costituire **intralcio o pericolo** per il normale flusso della circolazione". Secondo il Mit, "l'imposizione generalizzata di limiti di velocità **eccessivamente ridotti** potrebbe causare **intralcio** alla circolazione e, conseguentemente, risultare pregiudizievole" anche "sotto il **profilo ambientale**".

I poteri del ministero – Per giustificare il no di Salvini alle "città 30", la direttiva del ministero cita anche una circolare del **14 giugno 1979**, che specifica come i limiti di velocità restrittivi "si possono imporre in corrispondenza di **punti singoli** delle strade". La stessa circolare specifica che uno stop alla velocità deve essere "il risultato dell'armonizzazione di due esigenze, ambedue importanti: la **sicurezza** e la **scorrevolezza** del traffico". Un'altra circolare del Mit, datata **24 ottobre 2000**, cita "tra i casi chiaramente viziati da **eccesso di potere**" anche "l'imposizione di limiti massimi di velocità localizzati **non giustificati** dalle effettive condizioni della strada o da esigenze di sicurezza". A conclusione di questo ragionamento, il ministero ricorda di avere, in base alla legge, il potere di "**modificare** i provvedimenti presi dagli enti proprietari della strada (come i Comuni, ndr), quando siano **contrari alle proprie direttive** e comunque **contrastanti** con i criteri di cui al comma 1".

Il piano per la sicurezza – Nella polemica tra Salvini e Lepore, però, l'assessora alla Mobilità di Bologna, **Valentina Orioli**, aveva ricordato come proprio il piano per la sicurezza stradale del ministero dei Trasporti indica "il limite dei **30 chilometri orari** come **misura chiave** per ridurre gli **incidenti** sulle strade urbane". Nella direttiva arriva la **replica indiretta** a questo punto: "Il riferimento alle cosiddette 'zone 30' non ha valenza **assoluta e generale**, bensì si richiama l'opportunità di **prevederle** comunque nel rispetto di 'principi di **credibilità e coerenza**' nonché, con specifico riferimento all'ambito urbano, si suggerisce 'una **chiara individuazione** della viabilità a 50 km/h e delle zone a 30 km/h' a valle di una 'revisione della **gerarchizzazione** delle strade'".

I 30 km/h solo in alcune strade – In base a tutte queste premesse, il ministero fissa quindi i suoi paletti sul limite a 30 chilometri orari. Il **primo** è la "perimetrazione delle **strade o tratti di strada** interessate da deroghe al limite massimo di velocità di 50 km/h". Quindi, i 30 km/h devono essere circoscritti a "strade o tratti di strada **tassativamente individuati**". A quali condizioni? Il ministero lo specifica in **un elenco**: **l'assenza di marciapiedi** e movimento pedonale intenso, anormali **restringimenti** delle sezioni stradali, **pendenze elevate**, andamenti planimetrici **tortuosi** tipici di nuclei storici e vecchi centri abitati, frequenza di ingressi e uscite carrabili da **fabbriche**, stabilimenti, **asili, scuole, parchi di gioco** e simili, **pavimentazioni sdruciolevoli** o **curve** in vario modo **pericolose**. Il secondo paletto fissato dal ministero specifica che i Comuni che individuano strade in cui introdurre il limite dei 30 km/h, "devono dare evidenza della **metodologia** seguita ai fini della predetta individuazione".

Il limite deve essere motivato – Il secondo paletto si collega anche al terzo: "Motivazione delle deroghe ai limiti di velocità". Il ministero dei Trasporti infatti specifica che ciascuna deroga al limite di 50 km/h solitamente previsto per le aree urbane "deve essere **motivata**". Come? I Comuni devono fare riferimento a degli "elementi istruttori" e il Mit nella direttiva ne elenca alcuni "a titolo esemplificativo". Si va dai "tassi di **incidentalità** monitorati almeno nell'ultimo triennio" alle "peculiari **condizioni di utilizzo** del contesto urbano", con la presenza di scuole, ospedali, aree verdi, esercizi commerciali. Vengono citate anche le possibili "peculiari **caratteristiche** del contesto urbano", che riguardano ad esempio la presenza di **immobili storici** o di aree prettamente

residenziali. Infine, la direttiva prevede anche la possibilità di una zona 30 temporanea, per esigenze “legate a **flussi turistici** stagionali o **eventi** di carattere straordinario”. Infine, le amministrazioni comunali dovranno verificare nel tempo se le condizioni che hanno giustificato l’introduzione del limite di 30 km/h siano confermate e non siano cambiate.

da ilfattoquotidiano.it