

A Bologna il Tar annulla il limite dei 30 km/h in città. Perché? Perché danneggerebbe il lavoro dei tassisti. Per la precisione, di un tassista. È stato alla fine un solo appartenente alla categoria (in principio erano due) a presentare ricorso, sostenuto politicamente da Fratelli d'Italia, portando il tribunale amministrativo a [scardinare](#) uno dei pilastri della giunta guidata dal sindaco Matteo Lepore. Il provvedimento era entrato in vigore nel gennaio 2024 e stabiliva **una vasta rete di strade** del centro cittadino nelle quali le automobili dovevano rispettare il limite di velocità di 30 km orari. Una decisione che aveva inizialmente suscitato la perplessità di molti bolognesi, nonché le critiche dei partiti di centro-destra, ma che nel medio periodo stava producendo gli effetti dichiarati, soprattutto sul piano della sicurezza stradale.

Nel 2024, primo anno pieno di applicazione, i pedoni morti per incidenti stradali sulle strade urbane di Bologna [sono stati zero](#): un dato senza precedenti nella storia recente della città. Nel primo semestre del 2025 il numero è salito a quattro, pur confermando un calo complessivo degli incidenti e della loro gravità. Non solo: **è stata anche riscontrata una riduzione dell'inquinamento**, con livelli di biossido di azoto nell'aria inferiori alla media degli anni precedenti. Dati che non hanno però fermato le proteste del tassista, che si è rivolto al Tribunale amministrativo regionale sulla base di un presunto danno economico subito a causa del rallentamento della circolazione, che lo avrebbe costretto a effettuare meno corse. L'interesse personale messo dinnanzi a quello collettivo, almeno nelle premesse del ricorso.

Alla fine l'appello è stato accolto e il Tar ha annullato Città 30. Ma è qui che emerge un elemento cruciale: nelle motivazioni della sentenza non viene **mai dimostrato né quantificato il presunto mancato guadagno del tassista**. La decisione si fonda invece su una serie di rilievi tecnici e procedurali che, secondo i giudici, renderebbero illegittima l'adozione generalizzata del limite dei 30 km orari. Nella sentenza i giudici, pur riconoscendo «i positivi e desiderabili effetti della riduzione degli incidenti», hanno stabilito che il Comune ha operato un **“eccesso di potere”**, trasformando un'eccezione (il limite dei 30 km orari) in una regola generalizzata. Per abbassare il limite, il Comune avrebbe dovuto dimostrare la presenza di almeno un caso specifico di pericolo per ogni strada, come ad esempio la vicinanza a una scuola o il restringimento della carreggiata. Non viene quindi messo in discussione il principio della riduzione della velocità in sé, né i suoi effetti sulla sicurezza o sull'ambiente, ma la modalità con cui la misura è stata introdotta.

Una decisione che si è inevitabilmente tradotta in materiale per la campagna elettorale permanente. **«Bene lo stop a Città 30»**, ha scritto il ministro ai Trasporti **Salvini** sui social, mentre l'europearlamentare bolognese di Fratelli d'Italia, Stefano Cavedagna, ha parlato di «una sentenza che smaschera una scelta ideologica della giunta, imposta senza

ascolto e senza buon senso».

In realtà, di ideologico nella sentenza c'è ben poco. Il tribunale ha contestato solo il carattere tecnico con cui è stato applicato il limite di velocità, senza entrare nel merito della bontà o meno del provvedimento, riconoscendone anzi in parte l'efficacia. Nella sentenza viene scritto che l'amministrazione «può riesercitare la funzione pianificatoria e di disciplina dei limiti di velocità», ma dovrà muoversi «nel rispetto della *norma agendi* scaturente dalla presente sentenza e del quadro normativo».

Una soluzione che sembra voler percorrere anche il sindaco Lepore, che in conferenza stampa [ha annunciato](#) che **il Comune non farà ricorso contro la sentenza del tribunale**, ma che «preparerà nuove ordinanze più motivate, così come richiesto dal Tar». Nel frattempo, però, tutte le strade in cui era stato imposto il limite dei 30 km orari prima del 31 dicembre 2023 torneranno a 50 km orari.

Davanti ai giornalisti Lepore ha rivendicato la bontà della sua Città 30, senza risparmiare critiche al governo: «**In due anni - ha spiegato il sindaco - abbiamo ridotto del 43% i morti**, del 7% i feriti e del 12% gli incidenti stradali, per un risparmio stimato per la nostra comunità di 66 milioni, secondo i parametri del ministero dei Trasporti. A noi non interessa litigare con Salvini, con Bignami, con i tassisti o con l'Avvocatura dello Stato: a noi interessa portare avanti il nostro progetto, anche perché la sentenza è molto chiara e conferma la possibilità per i Comuni di pianificare i limiti».

Si arricchisce così di un nuovo capitolo una vicenda che **da tempo fa discutere i cittadini bolognesi e non solo e li divide tra favorevoli e contrari alla misura**. I motivi di scontro non sono mancati nei mesi, tra chi giudicava il procedimento un inutile rallentamento del traffico e chi ribatteva che si tratta di una misura in linea con quelle in vigore da anni in molte città europee e sui cui ci sono dati ormai solidi in merito ai risultati positivi per tutti in termini ambientali e di riduzione degli incidenti gravi. **Una diatriba che, su L'Indipendente avevamo riassunto basandoci sui dati esistenti in un approfondimento.**

Da questo punto di vista, i giudici del Tar non hanno aggiunto niente e nemmeno hanno puntato a farlo, limitandosi a porre un precedente decisamente controverso: quello per cui il profitto di una singola persona possa prevalere sull'interesse generale.

Il diritto al profitto davanti a tutto: la sentenza del TAR contro  
Bologna zona 30



## Fulvio Zappatore

Nato a Cesena nel 1984, muove i primi passi nel giornalismo scrivendo articoli per la stampa locale. Dopo la laurea in Storia contemporanea diventa professionista e inizia a dedicarsi anche al giornalismo televisivo. Per *L'Indipendente* scrive di musica ed è corrispondente dall'Emilia-Romagna.