

Bologna Città 30, l'esperto di diritto dei trasporti: «Lacune negli atti del Comune. Ora il ministero può cambiarli»

di Marco Madonia

Il parere di Stefano Zunarelli, professore ordinario dell'Alma Mater: «Il Comune deve seguire le direttive del ministro, possano piacere o meno. Sennò si corre il rischio che ogni amministrazione si faccia le sue norme»



«Il diritto non è il mondo del bianco e del nero. Ci sono mille sfumature, ma mi sembra di poter dire che gli atti del Comune sulla Città 30 paiono presentare alcune criticità», dice Stefano Zunarelli, professore ordinario dell'Alma Mater, tra i massimi esperti europei di diritto dei trasporti. «Le delibere del Comune sono ispirate da alcuni documenti europei, ma si tratta di documenti programmatici,

come, del resto, il Piano nazionale per la sicurezza stradale, che auspicano l'introduzione del limite di velocità dei 30 chilometri all'ora nelle zone urbane quando ci sono determinate condizioni. Non hanno valore di legge. Il Comune, invece, quando adotta atti amministrativi che incidono sulle posizioni dei cittadini, deve fare i conti con il quadro normativo che è in vigore in Italia».

E come viene trattato l'argomento dell'introduzione del limite a 30 chilometri orari?

«In base alla legge può essere istituito su determinate strade e tratti di strade. Per questo si può dire che il dispositivo del Comune doveva essere più specifico. Solo la delibera relativa alla zona Murri ha un elenco di decine di vie oggetto del provvedimento. L'estensione del limite al 70% delle strade cittadine non sembra conforme allo spirito della norma concepita per situazioni particolari e per le quali c'è l'obbligo di motivazione. Ciascuna limitazione deve essere determinata da cause particolari, che ovviamente devono essere individuate».

L'elenco predisposto dal Comune non è sufficiente?

«La legge prescrive che debba essere fatta un'istruttoria. L'identificazione di limiti diversi da quello ordinario di 50 chilometri orari deve avvenire secondo una determinata metodologia, che è indicata da una direttiva del ministero del 2006. Non ritengo che sia necessario fare un'istruttoria strada per strada, ma almeno per ambiti omogenei. Anche se mi rendo conto che è un'operazione che richiede tempo».

Il Comune, però, ha inserito la lista delle strade.

«È sufficiente l'indicazione delle strade (complessivamente varie centinaia) per dire che non è un provvedimento generale oppure questo fa venir meno il carattere particolare della limitazione? Perché in Italia il limite generale è ancora 50 chilometri orari. La logica della normativa vigente è ancora quella per cui quello di 30 chilometri possa essere istituito in prossimità di scuole, asili, parchi o fabbriche o in altre situazioni particolari, come assenza di marciapiedi, anomali restringimenti o pendenze elevate. La norma non è stata pensata per un'applicazione così estesa, oltre i due terzi della città».

Ma il ministero può intervenire anche quando si riduce il limite (e non solo quando lo si alza)?

«La norma parla sia di innalzamento che di riduzione dei limiti di velocità. Vale in entrambi i casi».

La Direttiva del ministero ha valore prescrittivo?

«Il Comune deve seguire le direttive del ministro, possano piacere o meno. Così dice la legge. Sennò si corre il rischio che ogni Comune si faccia le sue norme. Il ministro, se motiva il contrasto con la propria direttiva, può intervenire direttamente su un atto del Comune, che poi potrebbe ricorrere al Tar».

Quindi il ministero può arrivare anche a disapplicare la delibera dell'amministrazione?

«Il ministero può modificare gli atti del Comune».

Nella delibera sulla Città 30 ha evidenziato altre criticità?

«La segnaletica. La legge dice “che nei tratti a velocità localmente limitata sia permanentemente che temporaneamente, i segnali devono essere sistematicamente ripetuti con conveniente frequenza”. In una delle delibere che istituiscono la Città 30, quella che riguarda la zona Murri, il Comune sembra affermare che provvederà perché non è ancora stato fatto. Anche questo aspetto appare facilmente contestabile».

Il Comune dice che l'obiettivo è arrivare ai morti zero sulle strade cittadine.

«Tutti condividiamo l'obiettivo. Il punto è che una misura così generalizzata può apparire sproporzionata. Il Comune dice che si tratta di strade di quartiere o interzonali. In qualche caso, se si conosce la città, qualche dubbio viene».

Si è mai arrivati a uno scontro così pronunciato tra il ministero dei Trasporti e un Comune?

«Sì, in altri ambiti è già successo, non sono così rari nell'ambito di porti, aeroporti o trasporto pubblico locale. Poi è chiaro che la città 30 rappresenta una novità».

25 gennaio 2024

© RIPRODUZIONE RISERVATA