APPROFONDIMENTO CIVILE

Bologna 30, il TAR frena il Comune, la deroga non diventi regola

Data pubblicazione: 26/01/2026

Autore: Avv. Roberto Francesco Iannone

Categoria: Civile

Contenuto

Il progetto **"Bologna Città 30"**, che aveva abbassato il limite di velocità a 30 km/h nella maggior parte delle strade cittadine, è stato annullato dal giudice amministrativo.

Con la sentenza n. 126 del 20 gennaio 2026, la **TAR Emilia-Romagna** ha accolto il ricorso presentato da tassisti bolognesi e ha cancellato sia il Piano del Traffico Urbano sia le quindici ordinanze che, dal gennaio 2024, avevano rivoluzionato la circolazione in città.

La pronuncia non entra nel merito dell'opportunità politica o sociale della scelta, ma colpisce il cuore della legittimità procedurale e sostanziale dell'operazione, denunciando un indebito rovesciamento del rapporto tra regola ed eccezione, fissato dal legislatore nazionale.

Non è una bocciatura della sicurezza stradale, ma del metodo seguito per garantirla.

IL FATTO

Due tassisti – rappresentati e difesi dall'avvocato Silvia Marzot - avevano impugnato gli atti del Comune lamentando un danno economico concreto: tempi di percorrenza più lunghi, meno corse e minori guadagni.

Il Comune di Bologna aveva esteso il limite dei 30 km/h a circa il **70% delle strade cittadine**, arrivando in alcune zone anche al **90%**, trasformando quella che dovrebbe essere una misura eccezionale in una regola generale di circolazione, per i ricorrenti senza una adeguata analisi tecnica ed istruttoria.

Documento generato da www.giurispedia.com | © 2026 Giurispedia - Tutti i diritti riservati

LA SENTENZA

Il TAR ha richiamato l'intero impianto normativo[1] ed in particolare l'art. 142 del Codice della Strada, il quale stabilisce che **nei centri abitati il limite ordinario è di 50 km/h**.

I Comuni possono abbassarlo, ma **solo in via eccezionale**, con una motivazione puntuale e basata su dati concreti.

Nel caso di Bologna, questo non è avvenuto. In particolare, il TAR ha rilevato che:

- **Mancasse una vera istruttoria tecnica**: non è stato dimostrato, strada per strada, perché ciascuna via dovesse avere il limite a 30 km/h. Gli studi generali sulla sicurezza non bastano se non sono collegati alle singole strade;
- **La generalizzazione fosse illegittima**: fissare un unico limite per intere zone della città, senza distinguere tra strade diverse per larghezza, traffico e funzione, è contrario alle direttive ministeriali;
- **La deroga fosse diventata regola**: il Comune ha trasformato un'eccezione prevista dalla legge in una disciplina ordinaria, andando oltre i poteri riconosciuti;
- **Servisse uniformità nazionale**: le regole sulla velocità non possono cambiare da città a città senza criteri comuni, perché ciò comprometterebbe la coerenza del sistema stradale nazionale.

CONCLUSIONI

Il TAR non ha negato il diritto del Comune di perseguire obiettivi di sicurezza stradale e tutela ambientale, ma ha ribadito che tali finalità non possono giustificare il superamento dei limiti imposti dalla legge statale. Annullando il piano "Bologna Città 30", il giudice amministrativo ha ripristinato il corretto equilibrio istituzionale: la sicurezza urbana deve passare attraverso istruttorie rigorose e provvedimenti mirati, senza che l'eccezione diventi la regola e senza che l'autonomia locale si traduca in una disapplicazione del Codice della Strada. Il messaggio è chiaro: la "Città 30" è possibile, ma solo se motivata via per via, e non come un "mantello" calato indiscriminatamente sull'intero territorio comunale.-

[1] Il TAR ricostruisce il quadro normativo:

- art. 142, comma 1, C.d.S.: nei centri abitati, limite ordinario 50 km/h;
- art. 142, comma 2, C.d.S.: l'ente proprietario può fissare limiti diversi *su determinate strade o tratti*, seguendo le direttive ministeriali;
- art. 343 Regolamento di esecuzione: individua casi-tipo (prossimità scuole, campi sportivi, luoghi con tutela pedonale accentuata ecc.);
- Direttiva MIT n. 777/2006: elenca condizioni oggettive (assenza marciapiedi con intenso moto pedonale, restringimenti, pendenze, nuclei storici tortuosi, frequenti accessi, rischi specifici, cantieri,

Documento generato da www.giurispedia.com | © 2026 Giurispedia - Tutti i diritti riservati

esigenze acustiche/ambientali), con la conseguenza che l'abbassamento del limite deve essere preceduto da analisi tecnica dettagliata-

- La sentenza richiama anche la direttiva MIT n. 4620 del 1 febbraio 2024, non come parametro diretto (perché successiva alle ordinanze), ma come indice di continuità dell'impostazione ministeriale: la fissazione generalizzata di limiti urbani sarebbe "arbitraria" se non calibrata sulle caratteristiche di ciascuna strada/tratto

Avv. Michelealfredo Chiariello Iscritto all'Ordine degli Avvocati di Trani e presidente della Camera dei Giuslavoristi di Trani. Patrocinante in Cassazione e Giurista Ambientale. Opera in tutti i rami del diritto, sia in ambito giudiziale che stragiudiziale. Collabora con le più importanti piattaforme giuridiche online, oltre ad essere autore di numerosi articoli ivi pubblicati. Ideatore e responsabile dei siti www.avvmichelealfredochiariello.it e www.studiolegalechiariello.it, nonchè ideatore e fondatore del progetto giuridico "Il periscopio del diritto", di cui è autore e responsabile.

Documento generato da www.giurispedia.com | © 2026 Giurispedia - Tutti i diritti riservati