



RASSEGNA STAMPA "DI NUOVO IN CENTRO"

A Maggio 2013 la stampa locale parla di :

- Pedonalità
- Biciclette
- Inquinamento
- Tday
- Parcheggi



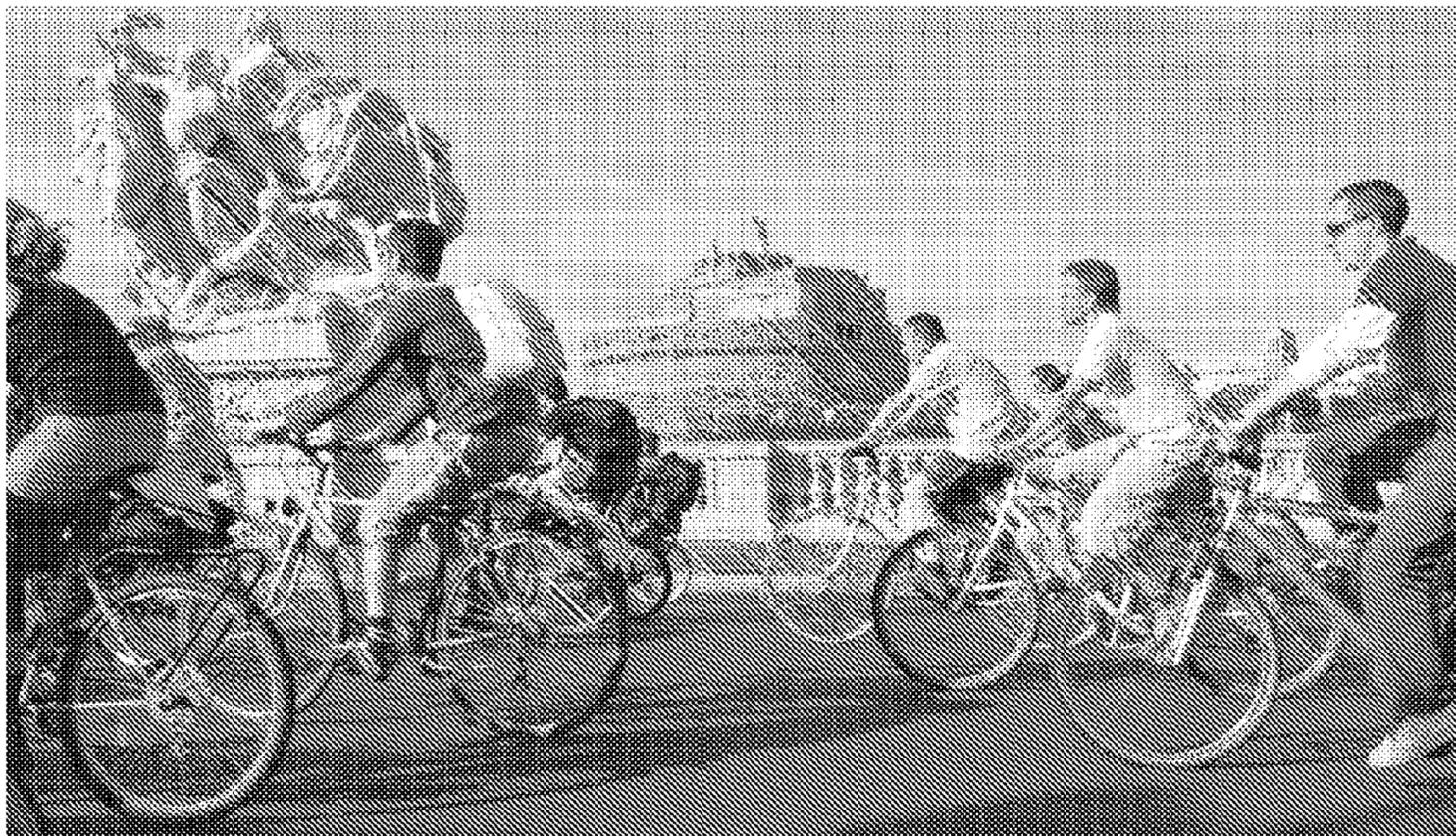
RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

MOBILITA' E TRASPORTI

UNITA'

25/05/13 Effetto crisi: si vendono piu' biciclette che auto

2



Le biciclette diventano più popolari dell'auto FOTOFOTO DI ANDREA SABBADINI

Effetto crisi: si vendono più biciclette che auto

- Ancora un sorpasso delle due ruote nonostante le vendite siano calate dell'8% rispetto al 2011
- L'Ancma: 1 euro investito in ciclabilità ne restituisce 4
- E al ministero qualcosa si muove

FELICIA MASOCCO
ROMA

Pedala pedala, anche nel 2012 la bici ha battuto l'auto. Per il secondo anno consecutivo le due ruote si sono imposte, per vendite, sulle automobili confermando il trend dell'anno precedente quando c'è stato il primo storico sorpasso. Un fatto clamoroso, una cosa del genere non si vedeva dal Dopoguerra.

LA RIVOLUZIONE SILENZIOSA

Indubbiamente la crisi ci ha messo lo zampino visto che tra il costo dei carburanti e quelli di bollo e assicurazione, il ricorso all'auto si è fatto esoso. Senza contare che il mercato delle quattro ruote è piuttosto saturo, che nel traffico spesso non ci si muove e, ultimo ma non meno importante, va crescendo la sensibilità ambientale e sull'uso delle risorse. Tutto quanto ha portato a vendere nel 2012 1.650 mila biciclette contro 1.400 mila automobili. A ritornare sulle cifre è stato ieri il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti Erasmo De Angelis nel corso della 13esima conferenza sul Mobility Management e la mobilità sostenibile, promossa da Euromobility e in corso a Bologna. «Nelle nostre città è in atto una rivoluzione silenziosa sulle due ruote - ha detto - C'è un vero e pro-

prio boom dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto cittadino quotidiano, dovuto anche alla crisi, e per la prima volta in 48 anni la bici ha superato l'automobile come vendite: nel 2011 i veicoli immatricolati in Italia sono infatti 1.748 mila circa e le biciclette 1.750 mila; nel 2012 veicoli 1.400 mila e biciclette 1.650 mila». Si vede dalle cifre che la tendenza a crescere ha subito una frenata rispetto al 2011, ma come ha ricordato l'Ancma, il calo di vendite di bici, pari all'8% circa, è inferiore a quello delle immatricolazioni auto.

L'Ancma associa i costruttori di cicli e motocicli e fa parte di Confindustria. Di recente ha diffuso i risultati di uno studio commissionato a Gfk Eurisko sul settore a pedali: accanto al dato complessivo delle vendite calate a causa della crisi, il report definisce anche un calo della produzione pari a 2 milioni di unità circa, il 9,8%. Va meglio invece per le parti di biciclette: l'export ha realizzato un fatturato di 463 milioni di euro con un +15%; l'import ha totalizzato 302 milioni di euro con +9% rispetto al 2011. Nel complesso la bilancia commerciale di bici e componenti in attivo per il 2012 è stata di 161 milioni di euro e ha riportato un +4,5%.

Un settore vitale, dunque, che il presidente di Ancma Corrado Capelli com-

menta così: «La bici oggi rappresenta una delle più importanti soluzioni per la mobilità sostenibile - Si risparmia in consumo di carburante ed emissioni, si guadagna in salute e velocità di trasferimento nelle città congestionate dal traffico. Inoltre, chi decide di pedalare contiene i costi di gestione. Tra i nostri obiettivi c'è la promozione e la tutela dell'intero comparto e il fare cultura delle due ruote. Attraverso attività che rendano ciclabili le nostre città e infrastrutture nelle zone extraurbane. Ma anche con il cicloturismo.

In Germania esistono 7 milioni di cicloturisti che spendono mediamente 1.200 euro l'anno generando un fatturato di 9 miliardi. Sarebbe ora che gli amministratori italiani a tutti i livelli cominciassero a guardare ai cicloturisti ma anche a chi turista non è, ma si muove in bici. Confindustria chiede piste ciclabili «si realizzano con risorse modeste» precisa, mentre «studi internazionali dimostrano che un euro investito in ciclabilità ne restituisce 4/5 alla collettività». Il sottosegretario De Angelis ha annunciato che sono allo studio del ministero misure «anche innovative» per incentivare l'uso della bici e «per stabilire finalmente norme moderne di finanziamento di interventi per la mobilità ciclistica e quindi per la realizzazione di piste».

Il sottosegretario De Angelis: allo studio misure innovative per incentivare l'uso della bici



Europa sul fronte diletti allo stregua



RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

URBANISTICA, PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, AMBIENTE, ENERGIA, RIFIUTI E TURISMO

CORRIERE DI BOLOGNA 31/05/13 In città' non tira buona aria Limiti sforati e polveri alte

2



Direttore Responsabile: Armando Nanni

In città non tira buona aria Limiti sfiorati e polveri alte Burgin: «Lo stop ai veicoli non può bastare»

La qualità dell'aria a Bologna e provincia è monitorata attraverso 4 stazioni di controllo 3 delle quali situate in città, (Giardini Margherita, a Porta San Felice, Via Chiarini) e una a San Lazzaro in via Poggi. Gli inquinanti che attualmente vengono monitorati sono il biossido di azoto, il monossido di carbonio, le polveri inalabili, le polveri respirabili, l'ozono e il benzene.

Secondo gli epidemiologi proprio le polveri sono le più dannose per la salute in quanto producono danni a lungo termine. Come sottolinea Marco Deserti del Centro Tematico sulla Qualità dell'aria di Arpa: «Nella nostra città la situazione è critica se si pensa che, nell'anno 2012, tre delle quattro stazioni hanno misurato un valore medio giornaliero di concentrazione di pm10 superiore al valore limite per più di 35 giorni. In particolare nella stazione di Porta San Felice si sono registrati 73 giorni di superamento nel 2012, e siamo già a quota 29 nei primi 4 mesi del 2013».

Se prendiamo in considerazione un arco di tempo più ampio notiamo però che la situazione è andata migliorando. Dieci anni fa Bologna contava oltre cento sforamenti dei livelli consentiti e ora siamo a circa 60-70 all'anno, come conferma l'assessore provinciale all'Ambiente Emanuele Burgin. A innescare il processo di formazione dell'ozono e delle polveri è il biossido di azoto che scaturisce principalmente dalle emissioni dei veicoli: proprio per questo le strategie messe in atto da Comune, Provincia e Regione sono concentrate sulla riduzione dell'uso del trasporto privato. «A Bologna e nei territori dei comuni limitrofi sono state da tempo adottate misure assai drastiche per il controllo dei mezzi privati come il blocco delle auto del giovedì, le domeniche senza circolazione, i T days

Pagina 11



Gli autori degli articoli

Gli articoli di questa pagina sono a cura degli studenti dell'IIS Enrico Mattei di San Lazzaro di Savena

Classe 4CS

Valentina Angela Ariatti, Matteo Banti, Cesare Cantelli, Maddalena Cappadone, Nicole Gironi, Ludovica Grazia, Giusy Iorio, Eugenio Martinelli, Sofia Montebugnoli, Erika Nicosia, Alessio Pozzi, Veronica Sabbattini, Cecilia Santinelli, Virginia Van Bakel

Classe 5AS

Gerardo Franceschini, Lorenzo Tortorici
Coordinatrice
Angela Verzelli



— sottolinea l'assessore Burgin —. «Misure che secondo le nostre aspettative avrebbero dovuto far registrare un impatto maggiore sulla diminuzione dell'inquinamento dell'aria». Si

stima che solo una piccola parte (circa 30%) di pm10 a Bologna è dovuto alla produzione locale di polveri, il resto viene da fuori ed è di origine secondaria, questo spiega lo scarso ef-

Porta San Felice
Nella stazione di Porta San Felice si sono registrati 73 giorni di sfioramento dei limiti nel 2012

fetto delle sole misure locali. I risultati ottenuti non sono sufficienti a rispettare i parametri imposti dalla Comunità europea. L'Italia è sotto procedimento di infrazione per aver supera-





to i limiti giornalieri. Colpa non solo delle scelte di istituzioni e cittadini, ma pure della conformazione geografico territoriale della Pianura Padana. «Una grande conca chiusa a sud dagli Appennini e a nord dalle Alpi per cui l'aria ristagna — precisa Deserti — ed è quasi inevitabile superare i limiti imposti».

L'Europa lo sa e per questo sono stati accordati tempi più lunghi per raggiungere i valori di concentrazione adeguati, ma a condizione che ci sia un piano che indichi le misure che verranno attuate per rientrare nei limiti entro un tempo definito. Per il momento il territorio di Bologna ha aderito al decimo Accordo di Programma per la Qualità dell'Aria sottoscritto nel luglio 2012, con il quale sono state individuate le misure strutturali, come ad esempio quelle della mobilità sostenibile e del risparmio energetico nelle abitazioni, e contemporaneamente si è dato maggiore rilievo alle misure gestionali come le assai note Ztl, aree pedonali, percorsi casa-scuola e casa-lavoro, mobility management. La Regione Emilia-Romagna sta invece predisponendo il Pair (Piano Aria Integrato Regionale).

© RIPRODUZIONE RISERVATA





CRONACA

IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA 03/05/13 Traffico, parcheggi liberi, bus: tutto su computer o telefono 2



MATTEO LEPORE

Chi vorrà potrà fare proposte online per darci indicazione su come aggiornare il servizio e fornire le proprie valutazioni

INGORGO
Basterà un clic per sapere dove c'è traffico

IN UNA 'APP' DEL COMUNE I SERVIZI DELLA MOBILITÀ

Traffico, parcheggi liberi, bus: tutto su computer o telefono

NOTIZIE sulla situazione del traffico cittadino in tempo reale; posti disponibili nei parcheggi, orari di transito degli autobus, percorsi ciclabili, avvisi di lavori in corso sulle strade. Tutto in un'app messa a punto dal Comune in collaborazione con la Regione, Tper, Engineering ingegneria informatica, all'interno del progetto SmartTip finanziato dalla Commissione europea. Per essere informati in tempo reale su vari aspetti della mobilità cittadina, basterà collegarsi con il proprio pc, smartphone o tablet all'indirizzo

<http://mimuuovo.comune.bologna.it> e iniziare a usufruire dei vari servizi offerti dal portale MimuuovoSmartCity. Si può, per esempio, controllare la situazione del traffico nelle

principali vie della città (diversi colori indicano il livello di congestione delle strade, l'aggiornamento avviene ogni cinque minuti), consultare la mappa delle fermate dell'autobus, conoscere in tempo reale l'arrivo dei mezzi pubblici e sapere quali sono le rivendite di biglietti più vicine.

NON SOLO: l'app fornisce una mappa dei parcheggi pubblici con l'indicazione aggiornata sui posti liberi, le tariffe e i servizi disponibili; ma c'è anche una mappa della rete delle piste ciclabili indicando le diverse tipologie di percorso (pedonale ciclabile, promiscuo veicolare), la presenza di rastrelliere e i noleggi. Sulla mappa della città sono indicate anche le

posizioni delle telecamere di Sirio e Rita, i giorni e gli orari di pulizia notturna delle strade.

ALL'APPLICAZIONE è collegato anche un gioco a punti in cui agli utenti è chiesto di 'interpretare' quattro diversi personaggi a seconda del punto di vista che si sceglie per guardare alla città: il *driver* (chi guida), il *traveller* (che si muove sui mezzi pubblici), il *biker* (il ciclista) e l'*umarell* (l'attività tipica in questo caso è l'osservazione dei cantieri). In palio, per i primi 150 che totalizzeranno un certo punteggio, una serie di gadget a tema. «Il servizio è ampliabile», spiega l'assessore comunale al marketing territoriale, Matteo Lepore. L'applicazione sfrutta una serie di dati sulla mobilità che per la prima volta il Comune e Tper decidono di condividere con i cittadini.





LETTERE

LA REPUBBLICA
BOLOGNA

22/05/13 La pedonalita' piace

2



La pedonalità piace

IN città c'è voglia di pedonalità, è ormai un fatto incontestabile. C'è sia tra i cittadini — che hanno dimostrato di saper apprezzare la T pedonale e il centro storico come luogo di incontro, passeggio, shopping — ma anche tra i commercianti che chiedono sperimentano pedonalizzazioni in altre vie del centro, come sta accadendo in via de' Falegnami, Moline o Azzogardino. Sono gli operatori economici stessi ad attestare la bontà del binomio pedonalità-acquisti, perché la piacevolezza delle strade liberate al traffico apre nuove opportunità di fruizione, di scoperta e riscoperta del centro. Per questo esortiamo la Giunta a non rimettere in discussione le scelte fatte e ad andare avanti nella realizzazione del piano della pedonalità nel suo complesso, che prevede anche la riqualificazione di alcune piazze e la rivitalizzazione dei distretti, la realizzazione della zona ad alta pedonalità nella cerchia del Mille e a muoversi con coerenza lungo la linea tracciata di una più generale e vasta promozione di politiche e progetti ciclo-pedonali che abbraccino l'intera città.

Paola Forte





RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

LETTERE

LA REPUBBLICA BOLOGNA	01/05/13	Piste ciclabili vere	2
----------------------------------	----------	----------------------	---

IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	17/05/13	Pedoni e auto d'accordo contro il giallo breve	3
---	----------	--	---

MOBILITA' E TRASPORTI

CORRIERE DI BOLOGNA	29/05/13	Via Dante, rivoluzione ciclo-pedonale Ma i residenti: 'Spariti 20 parcheggi'	4
----------------------------	----------	--	---



Piste ciclabili vere

BASTA piste ciclabili sui marciapiedi! Si abbia il coraggio, se si vuole davvero dare spazi in sicurezza alla mobilità ciclabile, di ricavarli togliendo spazio alle auto e non ai pedoni (altra utenza debole della mobilità) mettendo in competizione e a rischio gli uni e gli altri.

Sono un ciclista e ieri nel tragitto «ciclabile» (quasi interamente su marciapiede) da piazza Trento Trieste alla Fiera ho investito un pedone, che aveva probabilmente la testa nelle nuvole ma era comunque sul marciapiede, e poco più avanti sono stato investito da un'auto che attraversava la pista ciclabile-marciapiede.

Una giornata come le altre a rischio!
Gabriele Bollini





Le lettere (max 15 righe) vanno indirizzate a **il Resto del Carlino** via Enrico Mattei, 106
40138 Bologna Fax verde: 800 252871 @ **E-mail:** redazione.cronaca@ilcarlino.net

il Carlino di CESARE SUGHI

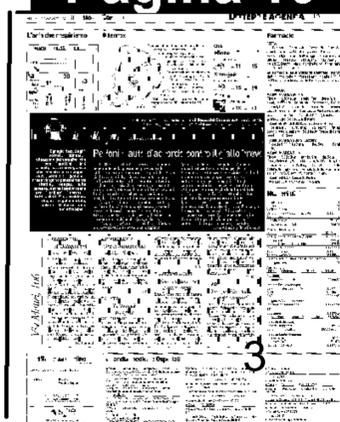
Egregio dott. Sughi, vorrei sottolineare la situazione dei semafori che segnalano il giallo in 4 secondi, con la conseguenza che i veicoli che rimangono intrappolati fra il giallo e il rosso vengono puntualmente multati e pedono punti sulla patente. Anche i pedoni sono penalizzati poiché non sono tutti podisti. E' un problema che, non regolamentato, lede i diritti dei cittadini.
Roberto Spisni

Pedoni e auto d'accordo contro il giallo breve

NEL 2009 il 'Carlino' si interessò in maniera penetrante della questione, provvedendo addirittura a cronometrare i tempi di durata del giallo in alcuni degli incroci semaforici più trafficati (ricordo Emilia Levante-Po-Lenin, Togliatti-De Pisis, Orti-Dagnini) e i risultati furono una forbice oscillante fra i 3 e i 5 secondi. In più, proprio in quel periodo venivano installati, in altrettanti incroci i congegni Stars, per fotografare i movimenti delle auto e fissare, per le multe relative, quanti passavano con il rosso. Se dovessi attenermi al semaforo Rizzoli-Due Torri ora in vigore, il primo con un countdown del giallo (e segnalatore acustico) da 15 a 0, mi sentirei di manifestare un poco di ottimismo su una maggiore

'prudenza' dei nostri semafori. Ma nelle radiali dal centro alla prima periferia il fenomeno che Lei segnala, e cioè un giallo di durata troppo esigua, sussiste. E, senza entrare troppo nei vantaggi in fatto di contravvenzioni che ne derivino al Comune, chiunque comprende che la fulmineità del giallo — peraltro l'articolo 41 del Codice della strada non pone nessun limite, lasciando la gestione agli enti locali — danneggia sia l'auto che si ritrova d'un colpo impegnata nel rosso, sia chi vorrebbe attraversare in pace. Conviene intervenire. Se non altro perché c'è un punto su cui automobilisti e pedoni sono d'accordo.

cesare.sughi@ilcarlino.net





Direttore Responsabile: Armando Nanni

Novità Marciapiedi più larghi e ciclabile, l'assessore Colombo: spazio a nuovi dehors
Via Dante, rivoluzione ciclo-pedonale
Ma i residenti: «Spariti 20 parcheggi»

Residenti e commercianti sono già in rivolta. Tanto che, oltre alla raccolta firme, ieri si sono incatenati (il titolare di Laganà in prima fila) sul nuovo marciapiede in costruzione. Perché la rivoluzione della mobilità in corso tra via Dante e via Santo Stefano proprio non la digeriscono. Per ragioni estetiche, ma anche di sicurezza. «Ci chiediamo perché — ha scritto il neo comitato costituito per l'occasione — l'amministrazione abbia deciso di rovinare uno scorcio così caratteristico e attraente della nostra città. Il passaggio e la carreggiata sono stati ristretti rendendo così pericoloso il traffico di auto e pedoni, il tutto in una zona caratterizzata dalla presenza di numerosi bambini vista la vicinanza della scuola primaria Carducci». E poi c'è la questione dei parcheggi, ovviamente non secondaria per i residenti: «Sono stati eliminati più di 20 posti auto, preziosi sia per i residenti che per i vari clienti delle numerose attività presenti».

L'assessore alla Mobilità Andrea Colombo spiega però che tutto l'intervento su via Dante e via Santo Stefano è stato fatto proprio per aumentare la sicurezza ed eliminare le barriere archi-



Incatenati Michele Laganà (al centro) seduto a un tavolino fuori dalla sua pasticceria

tettoniche. «Stiamo facendo interventi per percorsi sicuri casa-scuola e per proteggere pedoni e ciclisti. Abatteremo le barriere architettoniche in corrispondenza del portico rialzato di via Santo Stefano e all'inizio di via Dante saranno finalmente realizzate due banchine di fermata per gli autobus, oggi

inesistenti». Quindi la risposta ai commercianti: «La platea pedonale creata di fianco al portico in curva su via Dante ha sì sottratto posti auto e moto (prima irregolari) ma potrà essere utilizzata magari per i dehors delle attività».

Daniela Corneo

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Un'estate di cantiere: lavori per 14 milioni
 Un lavoro in via Belfiore per totale valore globale di 14 milioni

La Dacia, in attesa del pedonale
 Ma i residenti: «Spariti 20 parcheggi»

AIR FRESH
 La tua casa ha un'aria più bella.
 Acquista un climatizzatore con il filtro a carbone attivo della categoria Filtra All'Air.

AIR FRESH
 Climatizzatori a parete e a soffitto.
 Filtri a carbone attivo.
 Filtri HEPA.
 Filtri a carboni attivi.
 Filtri a carboni attivi e HEPA.
 Filtri a carboni attivi e HEPA e a parete.

www.airfresh.com



RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

MOBILITA' E TRASPORTI

CORRIERE DI BOLOGNA	12/05/13	'La gente si svaga pero' non compra'	2
CORRIERE DI BOLOGNA	12/05/13	OPINIONISTI (E RESIDENTI)	4
CORRIERE DI BOLOGNA	14/05/13	Rivoluzione lentezza Nuove zone 30 nella prima periferia	6



Direttore Responsabile: Armando Nanni



La sera via Ugo Bassi e via Rizzoli deserte fanno tristezza Enrico Postacchini



I più penalizzati sono quelli che usano l'autobus Massimo Zucchini

I commercianti La lunga battaglia di Ascom e Confesercenti: servono più collegamenti per arrivare in centro

«La gente si svaga però non compra»

Postacchini: «La pedonalità è ancora uno slogan»

Un anno di T days, dodici mesi di polemiche. E alla fine tutto è rimasto uguale. Le granitiche convinzioni di Palazzo d'Accursio e i giudizi iper-negativi delle associazioni di categoria sulla decisione di bandire le quattro e due ruote della «T» durante i weekend. Due universi non comunicanti che celebrano il primo compleanno dalla medesima parte della barricata. Così continua il muro contro muro sotto le Due Torri. «Vivo in centro e ammetto che è piacevole camminare senza bus — concede il numero uno di Ascom, Enrico Postacchini —. Ma confermo senza dubbi il mio giudizio iniziale, i T days sono solo uno slogan. Sa di opera incompiuta. Si è voluto lanciare un messaggio, non lo si è portato a termine. Siamo come alla sagra di paese dove si usano una transenna e un vigile per chiudere la strada».

Stessa musica anche da Massimo Zucchini, presidente di Confesercenti. «Il bilancio, secondo noi, è assolutamente negativo: in questo anno si sono avverate tutte le cattive previsioni che avevamo immaginato». Detto della condanna senza appello, i commercianti concordano anche su una valutazione simil-sociologica. «La pedonalizzazione ha cambiato radicalmente la tipologia delle persone in centro durante i weekend — spiega Zucchini —. E paradossalmente in questo anno i più penalizzati sono stati quelli che usavano l'autobus». E Postacchini: «È cambiato il target, chi viene adesso è poco interessato allo shopping, ora quello spazio è tutto focalizzato sullo svago e non sul commercio. In più devo dire che stanno aumentando in maniera esponenziale le forme di abusivi-

simo». Chiaramente nei cahiers de doléances dei bottegai un posto speciale l'ha guadagnato il tema dell'accessibilità al centro storico.

«Mi pare che anche il sindaco su questo tema abbia fatto qualche apertura — afferma il numero uno di Ascom —. Siamo d'accordo sulla necessità del collegamento con il filobus. Ma è necessaria chiarezza sui tempi di un eventuale cantiere e della conclusione dell'opera. Non ci possiamo permettere che alcune aree città siano scomode da raggiungere». Anche Confesercenti chiede un ripensamento complessivo «dell'impostazione dei collegamenti». Come detto in questi mesi, i commercianti non sono contrari tout court all'idea di un centro senza auto. «Ma chiudere senza risorse e senza investimenti non porta a nulla — attacca il presidente di Palazzo Segni Masetti —. Servirebbe un piano di riqualificazione di quell'area mettendo insieme le competenze degli assessorati al Commercio, all'Urbanistica e alla Mobilità. Ma fino ad ora non è stato fatto nulla mentre servirebbero più servizi e progetti». Perché, dice Postacchini, «la sera via Ugo Bassi e via Rizzoli deserte fanno venire una gran tristezza».

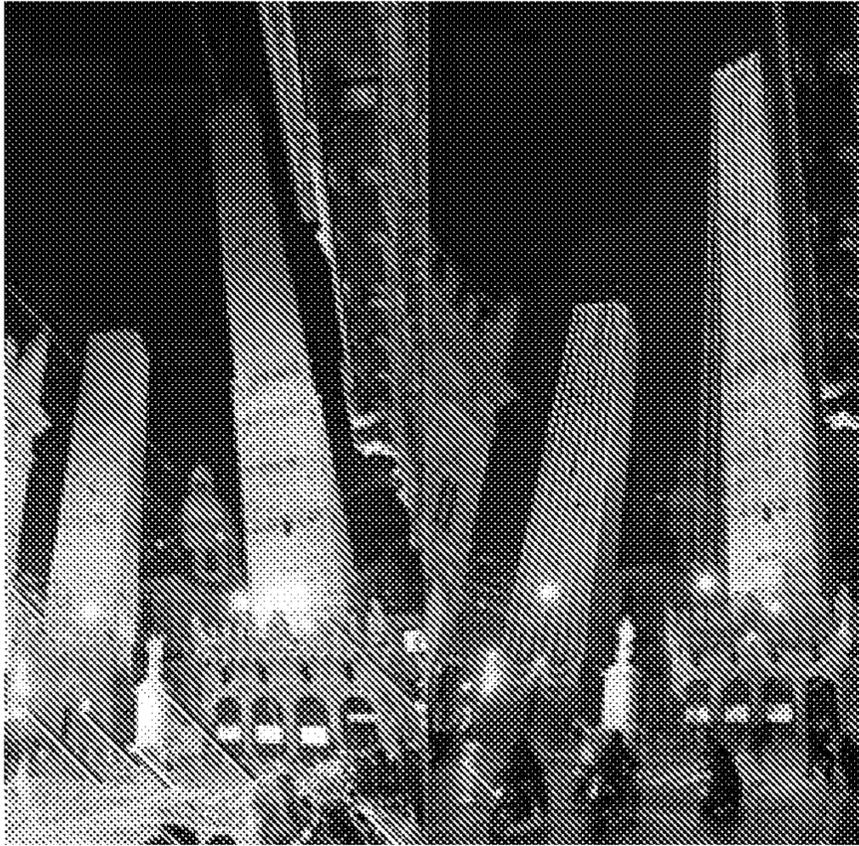
A peggiorare l'umore dei commercianti c'è ovviamente la crisi e la poca disponibilità dei portafogli. Ma, secondo loro, anche i T days hanno contribuito a ridurre gli affari di alcuni esercenti. «Soprattutto i negozi nelle vie laterali hanno subito un danno dalla pedonalizzazione». E ora non resta che attendere un altro anno per capire che cosa cambierà.

M. M.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina 3





Natale 2012

Altra clamorosa protesta dei commercianti che decidono di non illuminare le Due Torri. Tutto inutile o quasi, però: il Comune non cambia strada anche se anche il sindaco ammette che ci sono aspetti da migliorare



Maggio 2013

Un anno dopo, la rivincita delle Lamborghini, estromesse da piazza Maggiore quando i T days dovevano partire. Ieri e venerdì, le supercar della casa di Sant'Agata Bolognese hanno occupato il Crescentone con i loro 190 mila cavalli





OPINIONISTI (E RESIDENTI)

Guido Elmi, impresario

«Festa pacchiana e struscio provinciale. Altro che Europa»

Guido Elmi, facciamo gli auguri ai T days che fanno l'anno anno?

«Non mi ha mai convinto questa pedonalizzazione: un'iniziativa senza un piano preciso, una meta e un senso, una scelta affrettata male organizzata».

Che cosa manca?

«Un piano della viabilità serio, parcheggi alternativi... A Torino arrivi in Piazza San Carlo, come dire Piazza Maggiore, e lì sotto trovi un parcheggio, qui niente. A Istanbul come a Zurigo, la strada principale è pedonalizzata, ma ci passa anche un tram di ultima generazione silenziosissimo. Oltre alle buone intenzioni ci vuole l'efficienza e io non la vedo».

Non le piace neppure esteticamente il T days?

«È pacchiano. Passeggiare nella "T" lo trovo squallido, da festona paesana, uno struscio provinciale. Una strada come via Indipendenza che ha dei grandi portici si può anche non pedonalizzare e utilizzare come arteria di collegamento».

Una nota positiva?

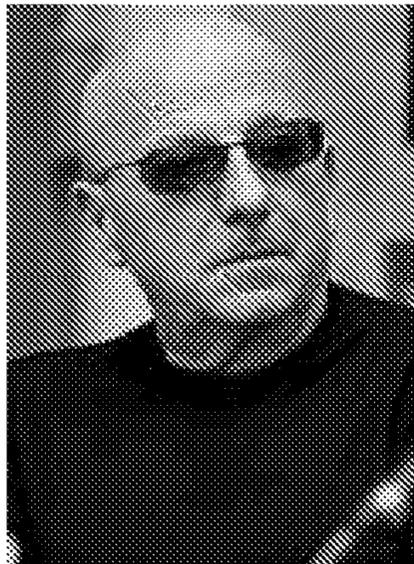
«Spero che socialmente sia piacevole per qualcuno, ecco. Vedo che i grandi magazzini nazionali popolari sono valorizzati, mentre i negozi di fascia alta sono penalizzati. Sembra che qui a Bologna si faccia sempre una cosa buona e due sbagliate. Io comunque nel weekend cerco di starci il meno possibile».

Che cosa bisognerebbe fare?

«Progettare meglio. Basta con questi grandi autobus, in centro usiamo quelli più piccoli ed ecologici, il tram. Bologna deve trovare il passo giusto per diventare europea, ma mi pare che a Palazzo d'Accursio non ce la facciano. Rispetto alle vere metropoli la nostra è una città ridicola da amministrare, ma si perdono in un bicchiere d'acqua. Non c'è ancora un collegamento aeroporto-centro storico: quando arrivano degli amici, io mi scuso».

Fernando Pellerano

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Angela Baraldi, attrice

«Esperienza positiva perché uso poco l'auto. Ma c'è a chi serve»

Angela Baraldi, che bilancio fa dopo un anno di T days?

«Tirando le somme, per me l'esperienza fino a ora è stata positiva. Bisogna che ce lo mettiamo in testa: Bologna è una città medievale e per conformazione architettonica non è adatta a farsi invadere dai Suv, o comunque sia dalle auto».

Un punto critico del piano riguarda i disabili, che non possono venire in centro perché gli autobus non ci passano.

«Mi rendo conto che la mia forse è una visione un po' romantica della cosa. In passato vivevo fuori porta, ora in centro, quindi mi limito a osservare la maggior tranquillità della gente che passeggia in centro il fine settimana guardando il cielo senza paura di essere falciata da qualche scooter. Forse per i disabili avrebbero potuto studiare una qualche forma di accesso, qualche permesso speciale».

Neanche i commercianti sono molto soddisfatti.

«Ecco, questo lo capisco meno. Mi chiedo: se la gente va a piedi compra meno?».

Lei fa più o meno shopping durante il T days?

«Solitamente non faccio moltissimo shopping in genere. Però, anche quando abitavo fuori porta, mi sono sempre mossa con l'autobus o con la bicicletta. Mai con l'auto. Ora abito in centro e cerco ugualmente di evitare il più possibile l'auto. Anche per non perdere tutto quel tempo a cercare parcheggio. Il mio sogno sarebbe una città sempre più somigliante ad Amsterdam: piste ciclabili per tutti».

Siamo punto e a capo: non tutti possono usare le bici e l'autobus nel weekend non passa per la «T».

«Tutto può essere migliorabile. Il mio punto di vista forse è quello di una privilegiata, però andando sul concreto, forse andrebbero aumentati i parcheggi. Ma ribadisco che il rispetto verso una città è tutto. In fondo, è venuta prima Bologna che le auto, non è Bologna che deve abituarsi alla mobilità urbana, semmai dev'essere il contrario».

Paola Gabrielli

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Direttore Responsabile: Armando Nanni

Patrizio Roversi, presentatore «L'unico problema sono i bus deviati Il resto è bellissimo»

Patrizio Roversi, lei soffererà sulla candelina del primo anno dei T days?

«Sicuramente sì. Io penso che in sé sia una cosa bellissima. È fantastico poter camminare serenamente e in libertà, senza doversi guardare continuamente alle spalle. E aumenta la possibilità di socializzazione fra la gente».

Scelta giusta, perciò.

«Finalmente c'è una giunta che fa qualcosa. In pochi magari si ricordano le proposte dell'urbanista Winkler degli anni Ottanta o il referendum sul centro storico chiuso: beh, nulla venne fatto. Sirio un po' di selezione la fa, ma non abbastanza. Ora comunque è arrivato il T days e io sono contento, anche se si può migliorare. È bello ma non è perfetto, anche lui ha i suoi difetti».

Parliamone.

«Paradossalmente nel weekend è difficile raggiungere il centro con i mezzi pubblici: qui il piano non funziona.

Per non parlare poi del suo attraversamento: impossibile. Qui sotto casa mia non passa più il mio amato 25: dov'è finito? Lo rivoglio. Insomma, è chiaro che a pagare di più sono gli anziani. Ma perché non mettere un tram o bus leggeri elettrici che attraversano la T? E poi basta con i bus obesi che distruggono tutto e fanno un rumore tremendo. Io abito in Strada Maggiore e ne so qualcosa. Ho anche smesso di andare in bici, troppo pericoloso: sono bisonti non degni di un centro storico medievale, come si fa a non capirlo? Io il tram con una sede propria me lo sogno di notte, sperando che possa essere il cugino intelligente del Civis».

E sui commercianti che si lamentano?

«La loro crisi credo dipenda molto anche dal mercato immobiliare. Io gli voglio bene e vivo in centro anche perché ci sono loro, le piccole botteghe».

La cosa più bella dei T-Days?

«La pedonalizzazione in sé. Mai conosciuta una brutta».

F. P.





Mobilità Il limite dei 30 chilometri orari (in vigore in tutto il centro) sarà esteso al Saragozza, Reno e San Donato

Rivoluzione lentezza Nuove «zone 30» nella prima periferia In città morti 84 pedoni in 10 anni

Una Bologna più lenta è possibile. In occasione del lancio della campagna di sensibilizzazione «Siamo tutti pedoni», Palazzo d'Accursio annuncia una stretta sui limiti di velocità in città. Con nuove zone a trenta chilometri orari e un incremento della segnaletica agli ingressi del centro storico: «Perché molto spesso — sottolinea l'assessore alla Mobilità Andrea Colombo — questo divieto è poco conosciuto e quindi poco rispettato».

Non tutti i bolognesi, a quanto pare, sanno che dentro le mura del centro storico il limite di velocità a trenta chilometri orari vale praticamente ovunque. E così il Comune si sta attrezzando per ricordare ad automobilisti e motociclisti un divieto che in molti sembrano ignorare. «Nei prossimi mesi saranno installati cartelli specifici agli ingressi più frequentati», annuncia l'assessore Colombo. Insieme alla nuova segnaletica ai varchi della Ztl arriveranno nuove zone 30 fuori dal centro: in via Sacco e Vanzetti (Saragozza), in via Speranza e Vittoria (Reno) e in via Garavaglia (San Donato).

«Se per un'auto la differenza tra viaggiare a 30 o a 50 chilometri orari non è molta, per un pedone o un ciclista cambia moltissimo — sottolinea l'assessore alla Mobilità di Palazzo d'Accursio — con 20 chilometri in meno un utente debole ha il 90% di possibilità in più di sopravvivere in caso di incidente». Da questo punto di

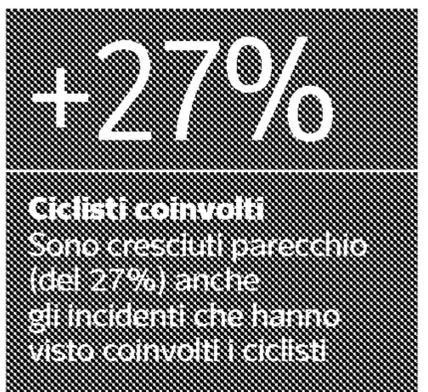
vista, rivendica Colombo, anche i T days possono aiutare ad aumentare la sicurezza sulle strade di Bologna. «Aver reso pedonale la T ha consentito a turisti e cittadini di riappropriarsi del centro di Bologna in pace e in sicurezza — sostiene l'assessore comunale — a beneficio di tante famiglie, anziani e disabili. Anche questo è stato un modo per aumentare la sicurezza sulle strade in città».

Di certo, guardando le cifre degli incidenti, di sicurezza stradale c'è davvero bisogno. I numeri che descrivono il fenomeno a Bologna sono spaventosi. In dieci anni a causa degli incidenti stradali sono morti 84 pedoni e ne sono stati feriti quasi 3.500. E se negli ultimi venti anni la quantità di sinistri isostanzialmente fatto stabile, mentre diminuivano i decessi aumentavano gli incidenti con feriti: +32% per i pedoni e +27% per i ciclisti. Per sensibilizzare chi guida verso i problemi degli utenti deboli della strada è stata lanciata ieri anche a Bologna «Siamo tutti pedoni», la campagna nazionale ideata dal

Centro Antartide e dall'Osservatorio per l'educazione e la sicurezza stradale dell'Emilia-Romagna con la collaborazione dei sindacati. Tra i testimonial volti noti della tv, come Milena Gabanelli e Piero Angela, ma anche personaggi dei fumetti come Dylan Dog ed Eva Kant. Oltre a informazione e sensibilizzazione dei più giovani, il Comune ha intenzione di usare

la repressione per rendere le strade di Bologna più sicure. «Servono anche le misure repressive a far diminuire i numeri degli incidenti — sottolinea l'assessore Andrea Colombo — non si tratta di accanimento, ma di misure concrete per salvare vite umane».

Francesco Rosano
francesco.rosano@rcs.it



La campagna

Dylan Dog è fra i protagonisti della campagna «Siamo tutti pedoni» curata dal Centro Antartide e dall'Osservatorio regionale per l'educazione stradale





RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

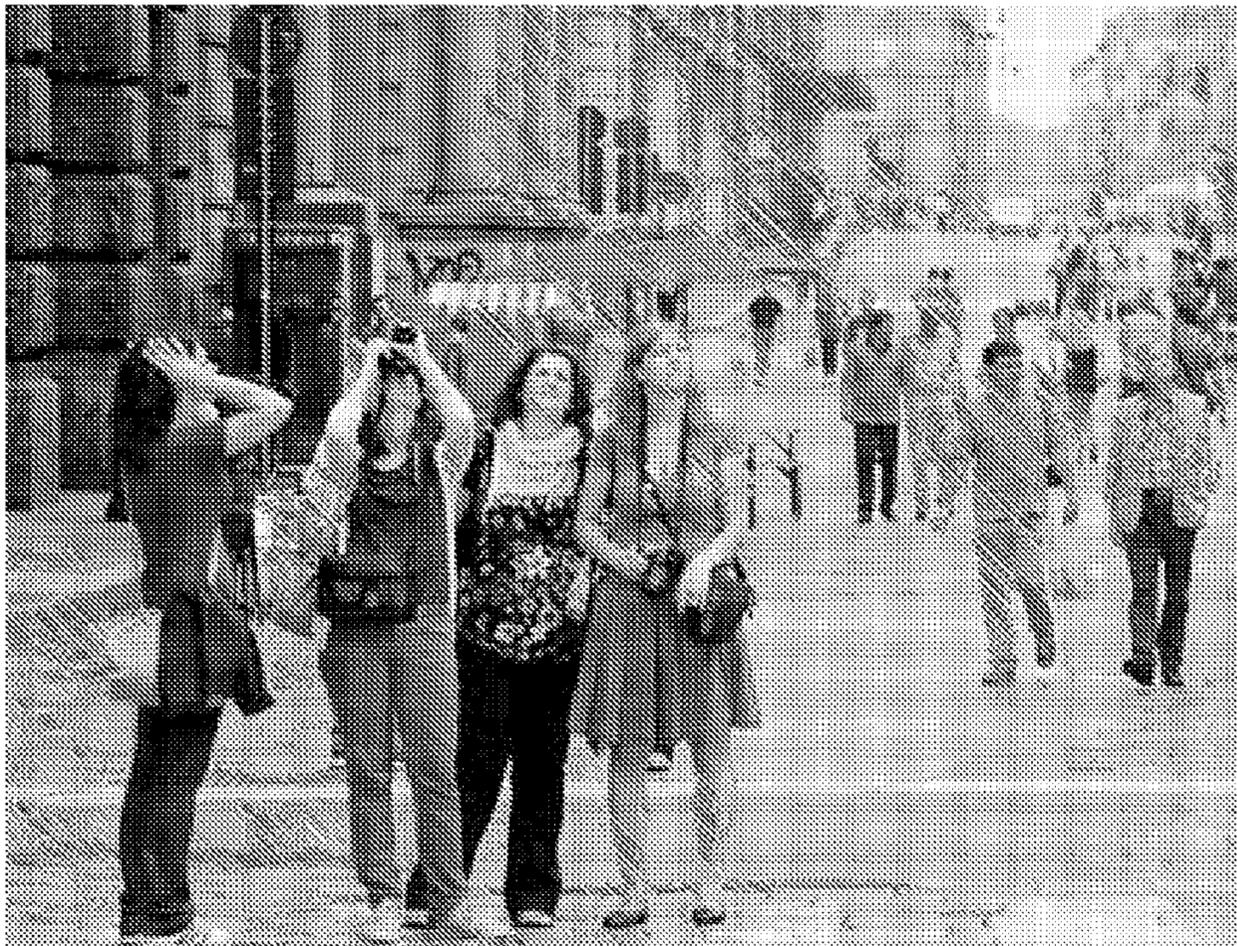
ECONOMIA LOCALE, ECONOMIA NAZIONALE, LAVORO

CORRIERE DI BOLOGNA 12/05/13 TDAYS, ANNO PRIMO LE LUCI E LE OMBRE DI UNA RIVOLUZIONE

2

**Pedonalizzazione**

Dal successo degli eventi alle criticità del trasporto pubblico. Resta il no dei commercianti: uno slogan

**T DAYS, ANNO PRIMO
LE LUCI E LE OMBRE
DI UNA RIVOLUZIONE**

«I bolognesi si sono abituati e il Comune va avanti». Parola dell'assessore Riccardo Malagoli.

Ma il bilancio dei T days, che un anno fa hanno reso pedonale la «T» nei fine settimana, è fatto di luci e ombre. Le luci sono quelle degli eventi che hanno funzionato (come i weekend di Arte Fiera), le ombre le proteste dei commercianti («la pedonalità è rimasta uno slogan») e le difficoltà con i bus.

Criticità non risolte riconosciute pure da chi in centro abita e comunque promuove il provvedimento.

ALLE PAGINE 2 E 3

