



RASSEGNA STAMPA "DI NUOVO IN CENTRO"

A Settembre 2013 la stampa locale parla di :

- Pedonalità
- Tdays
- Piazze
- Biciclette
- Sosta
- Mobilità
- Pedoni



MOBILITA' E TRASPORTI

**LA REPUBBLICA
BOLOGNA**

14/09/13

"Cittadini e commercianti contagiati dai T-Days ci chiedono spazi vivibili" = "Si moltiplicano le richieste di chiusure i T-Days hanno contagiato i commercianti" - Intervista a Andrea

2

Intervista all'assessore al traffico Colombo

“Cittadini e commercianti contagiati dai T-Days ci chiedono spazi vivibili”

VARESI A PAGINA III

L'assessore al Traffico Colombo: “Associazioni e cittadini sempre più spesso ci chiedono di pedonalizzare”

“Si moltiplicano le richieste di chiusure i T-Days hanno contagiato i commercianti”

VALERIO VARESI

L'ASSESSORE alla Mobilità Andrea Colombo intravede un futuro improntato alle magnifiche sorti pedonali. Qualcosa si muove dalla parte dei commercianti tradizionali, acerrimi, oppositori alla città senz'auto, a loro dire evocatrice di miserie e serrande chiuse. «Mai come quest'anno abbiamo ricevuto richieste di chiusure al traffico per feste di strada, notti bianche o iniziative votate a restituire spazi ai cittadini» spiega.

Assessore, è il segno che la mentalità sta cambiando? Che l'esempio dei T-days sta facendo scuola e pertanto il fine settimana col centro chiuso in più punti, com'è il caso di Strada Maggiore, via Broccaindosso e via Belle Arti, è la prova generale di quella che il sindaco ha chiamato “zona ad alta pedonalità”?

«Credo che questo fine settimana sia la dimostrazione che la pedonalità è fatta di progetti strutturali come i T-days, ma an-

che di più occasionali temporanee chiusure e feste di strada. Certo, nell'ultimo anno la richiesta in questo senso è cresciuta di tanto. Benché si tratti di stop al traffico di un solo giorno, la loro ispirazione riflette la stessa idea di città espressa dall'Amministrazione, vale a dire strade più vivibili e meno inquinate».

Appunto perché sono richieste di pedonalità che arrivano direttamente dai commercianti, si ha l'impressione che voi stiate lavorando per una collaborazione con questi ultimi verso un piano più strutturato. È così?

«Penso che molti esercenti abbiano capito lo spirito di quel che si sta facendo. Lo dico con un apparente paradosso: si chiude per aprire. Si chiude alle auto per aprire ai cittadini a beneficio di tutti. Tant'è che gli stessi commercianti hanno chiesto il coinvolgimento delle associazioni di volontariato per allestire le feste di strada».

Anche le future pedonalizza-

zioni annunciate dal sindaco entro la cerchia del Mille, cercheranno l'accordo coi commercianti?

«Per ora posso dire solo che accoglieremo tutte le richieste volte ad allestire iniziative di chiusura temporanea che ci arriveranno. Noto che in città qualcosa si muove nella sensibilità e le tante proposte che ci giungono in questo senso sono un grande segnale. C'è la voglia di riappropriarsi dello spazio pubblico recuperando partecipazione, sicurezza e socialità, con gli anziani assieme agli studenti, i residenti accanto ai commercianti».

Malgrado queste iniziative, le associazioni di esercenti continuano a paventare la morte del centro storico, a loro dire poco valorizzato, lamentando una certa inerzia dell'Amministrazione. Cosa replica?

«Credo che il centro storico si rivitalizzi anche organizzando manifestazioni come quelle di questo fine settimana, ma la città attorno alle due torri è essa

stessa un'occasione di festa tant'è che ogni giorno ci sono imprenditori che allestiscono iniziative di animazione spontanee. La vivibilità del centro, pedonalità a parte, è fatta anche di quotidianità che, all'atto pratico, significa non essere soffocati da smog, auto e rumore. Ciò è stato ottenuto anche grazie a progetti strutturali come i T-days e l'aver tenuto acceso “Sirio” il sabato contrariamente al passato. Non escluderei anche gli interventi sulla sicurezza».

Intende dire per limitare la velocità che è spesso causa di incidenti sulle strade dov'è più facile correre?

«Sì, proprio per questo abbiamo deciso di installare quattro nuovi autovelox: due su viale Panzacchi in entrambi i sensi di marcia all'incrocio con via Savennella e un altro paio in via Stalingrado in prossimità dell'entrata della tangenziale al civico 86. In entrambe queste direttrici è stata riscontrata una incidenza di scontri dovuti all'eccesso di velocità superiore a quella di altre

Il test

Queste iniziative dimostrano che si può fermare il traffico anche solo per un giorno

L'assessore alla Mobilità Andrea Colombo

Gli autovelox

Ne metteremo quattro: due su viale Panzacchi, un altro paio in Stalingrado. Un modo per garantire più sicurezza in strada



Peso: 1-2%, 3-33%



RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

MOBILITA' E TRASPORTI

IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	18/09/13	'Bologna e' perfetta per essere pedonale Ma servono parcheggi e riqualificazione'. Intervista a Simona Tondelli	2
CORRIERE DI BOLOGNA	19/09/13	Subito bocciato il parcheggio sotterraneo = Parcheggio sotterraneo, l'assessore dice subito no	3
IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	19/09/13	I parcheggi di domani = Roosevelt, del Francia e S. Stefano: le piazze sotto terra	4

L'ESPERTA DI URBANISTICA SIMONA TONDELLI

«Bologna è perfetta per essere pedonale Ma servono parcheggi e riqualificazione»

I BOLOGNESI si devono abituare a dare l'addio definitivo alle auto e ai motorini in centro: la nostra città è perfetta per diventare pedonale, anzi le sue strade chiuse al traffico sono già famose nel mondo. Lo assicura Simona Tondelli, ricercatrice in Tecnica e pianificazione urbanistica al Dipartimento di Architettura dell'Alma Mater che racconta come «Bologna è stata una delle prime città a partire con le pedonalizzazioni. In particolare quelle di via D'Azeglio e Piazza Maggiore hanno suscitato sempre un grande interesse a livello internazionale».

Qual è il progetto di pedonalizzazione ideale per Bologna?

«Non si possono escludere totalmente i mezzi pubblici all'interno di tutta la cerchia muraria, perché l'area sarebbe troppo vasta: il nostro è uno dei centri storici più grandi d'Europa. Si possono però selezionare delle aree con delle caratteristiche urbane precise da chiudere del tutto alla circolazione. Devono essere le zone più ricche di attività

commerciali in modo che venga garantita una presenza continua di persone, e di conseguenza di sicurezza. Poi, gradualmente, tutto il centro dentro la cerchia del Mille può essere trasformato in un'area a traffico controllato con la presenza dei soli trasporti pubblici».

L'idea ha praticamente le stesse caratteristiche del progetto Zap del Comune, a cui però si oppongono molti commercianti. Esiste una soluzione per una pedonalizzazione che non penalizzi gli esercenti?

«In genere negli anni il commercio beneficia di questi progetti, è solo questione di abitudine, in Italia è difficile sradicare il culto dell'automobile. Anche se non conosco i dati, credo che sia la crisi a determinare il calo delle vendite nei negozi del centro e non i T-days. Di certo, però, non basta chiudere delle strade ma la pedonalizzazione va coordinata con altre azioni, che non sempre per questioni di bilancio si riescono a portare avanti tutte insieme».

A cosa si riferisce?

«Innanzitutto è fondamentale la realizzazione di parcheggi alle porte della città, che l'Amministrazione ha previsto ma che non sono ancora stati realizzati. Poi bisogna continuare i lavori per abbattere le barriere architettoniche, di cui la nostra città, essendo antica, è piena. È molto importante anche un sistema di piste ciclabili in sede propria, cioè separate dal traffico. Infine la riqualificazione urbana: su questo punto il Comune sta già integrando la chiusura di strade a auto e motorini con interventi sull'arredo urbano».

Vivremo meglio con un centro senza auto?

«Assolutamente sì. Ne guadagneremo in qualità della vita perché oltre all'inquinamento atmosferico diminuirebbe anche quello acustico».

Maddalena Oculi



Peso: 41%

Subito bocciato il parcheggio sotterraneo

di FRANCESCO ROSANO
A PAGINA 7

Piazza Roosevelt Dubbi anche nel Pd. Mazzanti: «Scavare lì sarebbe un bel problema»

Parcheggio sotterraneo, l'assessore dice subito no

Gabellini: «Troppi ostacoli tecnici ed economici»

Dalle promesse della campagna elettorale, ai dubbi del mandato amministrativo. Il parcheggio sotterraneo in piazza Roosevelt, inserito da Ance e Legacoop in un pacchetto di progetti per l'arredo urbano e la mobilità in centro, non sembra entusiasmare la giunta Merola. «Quanto l'opera sia sostenibile, da tutti i punti di vista, è da vedere», resta cauta l'assessore all'Urbanistica Patrizia Gabellini, che insieme all'assessore alla Mobilità Andrea Colombo dovrebbe occuparsi della pratica. Mentre anche nel Pd in dubbi non mancano, come conferma il Democratico Claudio Mazzanti: «Scavare lì è un bel problema».

E dire che era stato proprio Virginio Merola nella primavera del 2011, allora nelle vesti di candidato sindaco, a promettere il parcheggio interrato in piazza Roosevelt tra il Comune e la Prefettura, insieme a un'altra struttura simile a porta Saragozza. Negli ultimi anni quelle proposte sembravano finite nel congelatore, finché qualche mese fa non è iniziato a circolare a Palazzo d'Accursio un progetto firmato dal tandem Ance-Legacoop per realizzare

una lunga serie di parcheggi. Alcuni previsti da tempo e più grandi, come quelli nell'ex Seabo e nell'area ex Staveco, altri più piccoli e pertinenziali, ma soprattutto tre parcheggi sotterranei: in piazza Saragozza, in piazza del Baraccano e nella centralissima piazza Roosevelt.

L'assessore all'Urbanistica della giunta Merola non sembra però entusiasta all'idea di aprire un cantiere appena sotto Palazzo d'Accursio. Piazza Roosevelt, riconosce Gabellini, «è un'area sulla quale si sono fatte delle ipotesi per sistemare il parcheggio, in modo da liberare intorno gli spazi dalle auto». Ma l'effettiva realizzabilità dell'operazione, sostiene, «è da vedere. Ci sono aspetti tecnici ed economici da chiarire», soprattutto per quanto riguarda ciò che si troverebbe là sotto. «In passato delle indagini archeologiche hanno individuato la presenza di resti — ricorda l'assessore — si tratta di un'operazione che ha le sue complessità». Prudenza, molta, soprattutto considerando che il parcheggio sotterraneo in piazza Roosevelt era tra le promesse elettorali di Merola.

Dubbi condivisi anche dal Democratico Claudio Mazzanti, presidente della commissione Territorio e Ambiente di Palazzo d'Accursio: «Basta entrare in Sala Borsa e guardare dove punta il teatro romano per capire che se scavi lì sotto, in piazza Roosevelt, trovi un mondo...».

I costruttori, per il momento, non perdonano le speranze. «Speriamo di riuscire a entusiasmare gli assessori un po' di più — dice il direttore dell'Ance, Carmine Preziosi — dotare il centro di nuovi parcheggi pertinenziali e sotterranei aiuterebbe l'attrattività del centro storico e anche il successo della zona pedonale». Servirebbe però una modifica al Piano sosta e una al Piano operativo comunale per andare avanti con gli interventi, sicuramente di un certo impatto. Il parcheggio in piazza Roosevelt, per esempio, conterebbe ben cinque piani sotterranei: uno di servizio per il pubblico, due di rotazione a pagamento (soprattutto per turisti autorizzati all'accesso nella Ztl) e altri due pertinenziali da vendere a residenti e uffici della zona. Oltre a una struttura leggera in super-



Peso: 1-1%,7-38%

ficie, di legno e vetro, da destinare a esercizi commerciali. In cambio il Comune non dovrebbe aprire il portafogli, visto che si tratterebbe di un intervento in project financing. Ma la partita si intreccia anche con l'affidamento definitivo dei servizi per la sosta, in programma tra un mese.

Francesco Rosano

In quell'area sono stati individuati resti archeologici, è un'operazione molto complessa



In pieno centro Nel posteggio di piazza Roosevelt troverebbero posto molti dipendenti pubblici



Peso: 1-1%,7-38%

I PARCHEGGI DI DOMANI



Roosevelt, del

I costruttori Ance e Legacoop

Francia e S. Stefano: le piazze sotto terra

lanciano la sfida dei parcheggi interrati. I dettagli del piano per cambiare la città

CINQUE PIANI sotto piazza Roosevelt, con 3-500 posti auto. Sopra — nell'attuale piazza, senza più auto e pedonalizzata — una struttura leggera, «di alta qualità architettonica», con negozi monomarca di elettronica e abbigliamento. E spazi per la ristorazione. Il parcheggio — che sarà disassato verso la quinta dell'edificio progettato nel '38 dagli architetti Bega, Giordani e Veronesi — è uno dei progetti sottoposti di recente al Comune da cinque imprese fra Legacoop (Coop Costruzioni e Cesi) e costruttori Ance (Montanari, Trevi, Sapaba).

All'interno del gruppo di imprese, c'è chi propendeva per un parcheggio multipiano fuori terra. Alla fine, ha prevalso la versione *underground*, con impatto visivo pressoché nullo.

FRA IL COMUNE e le imprese c'è però una differenza di vedute non di poco conto in merito agli utilizzatori del parcheggio. Palazzo d'Accursio vorrebbe limitarne

l'uso a residenti, Prefettura, Questura, Comune e a chi entra nella Ztl acquistando il *pass*. «Questi ultimi, per parcheggiare in piazza Roosevelt, dovrebbero però pagare il pass e il parcheggio», commenta uno degli imprenditori. Un salasso che potrebbe scoraggiare l'utilizzo del parcheggio.

I proponenti prevedono invece di destinare — oltre a tre piani per le istituzioni e i residenti — «due piani di posti auto a rotazione per tutti». Questo, però, comporterebbe la creazione di un percorso per raggiungere piazza Roosevelt senza incappare in Sirio. Difficile che il Comune faccia un sia pur



Peso: 1-22%,2-51%

piccolo passo indietro sulle politiche della Ztl.

I TEMPI, però, sono stretti. «Entro dicembre-gennaio bisognerebbe decidere», avverte uno dei progettisti. Che teme però «i tempi biblici» delle decisioni comunali. E c'è anche un problema che riguarda la realizzazione dell'opera. Piazza Roosevelt è uno spazio pubblico, di cui si chiede una concessione. I lavori non potranno quindi essere assegnati alle imprese che hanno proposto il progetto, «ma servirà una gara ad evidenza pubblica». Chiunque, insomma,

potrà partecipare. E vincere.

LEGACOOP e Ance hanno presentato anche alcune proposte per parcheggi pertinenziali. Cioè privati, realizzati sotto il suolo pubblico. Ce ne sono solo due: in via D'Azeglio e via Finelli, quest'ultimo invenduto al 50%. La proposta prevede un primo step con due parcheggi sotterranei, centralissimi: in piazza del Francia e nello slargo Farini-Santo Stefano. Si tratta di silos di 20 metri di diametro, con una capacità di 80-100 posti auto, tutti per residenti. Anche qui, si ri-

schiano tempi lunghi. Occorre infatti modificare il Piano sosta, che non prevede parcheggi pertinenziali su aree pubbliche.

l. o.

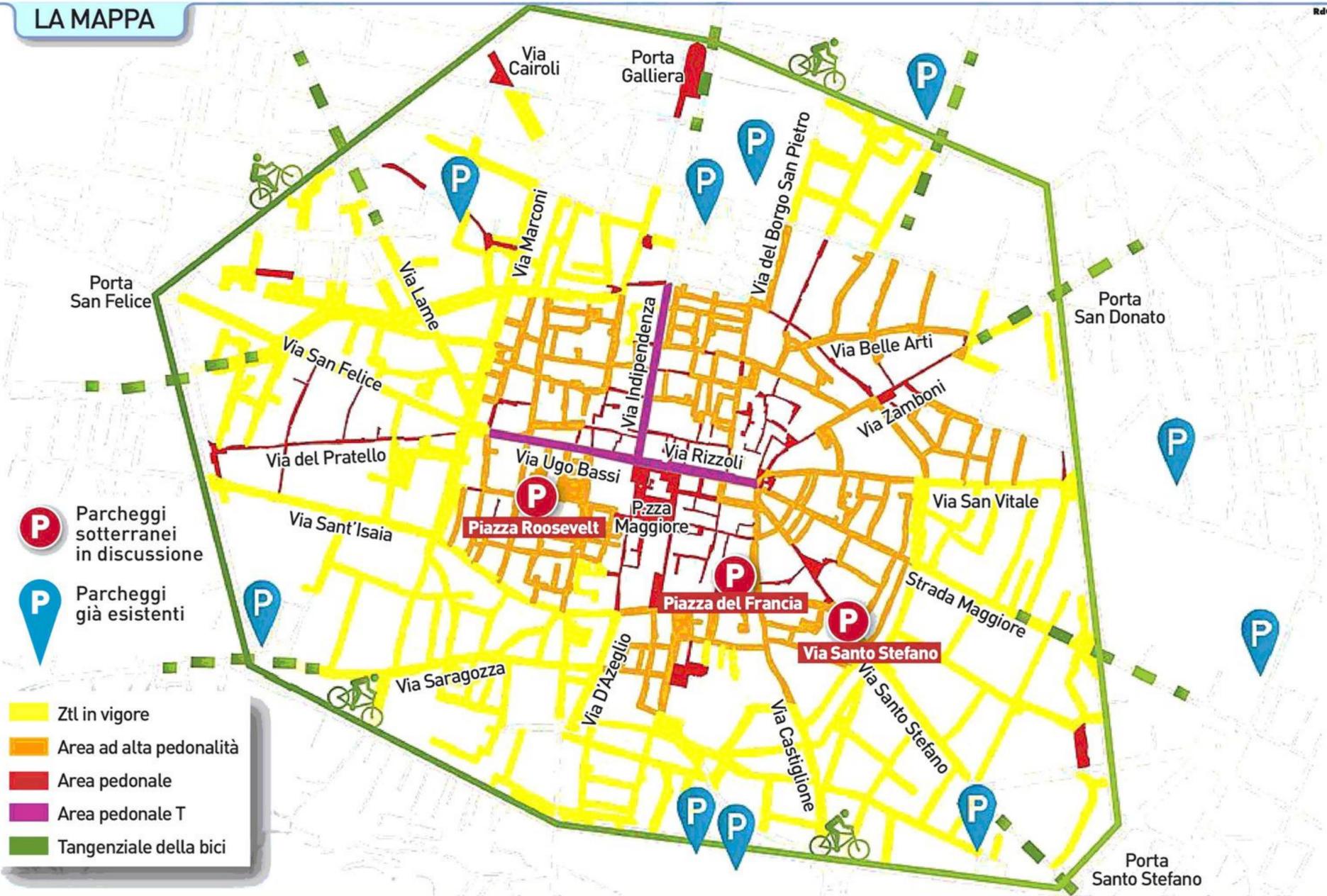
SEMPRE PIU' GIU'
Cinque piani di fronte alla prefettura, e altri due silos solo per residenti

IL COMUNE E LA 'ZAP'
LA ZONA AD ALTA PEDONALITÀ È IL CUORE DEL PROGETTO, CHE PREVEDE DI TOGLIERE I MEZZI DEI NON RESIDENTI DALLA CERCHIA DEL MILLE

I PARCHEGGI
SONO IL PUNTO DEBOLE DELLA CITTÀ: QUELLI CHE ESISTONO, SONO OGGETTIVAMENTE LONTANI. PIAZZA ROOSEVELT PUÒ ESSERE LA CHIAVE

IL CONFRONTO CON IL PALAZZO
SU PIAZZA ROOSEVELT GLI IMPRENDITORI PUNTANO A SPAZI A ROTAZIONE PER TUTTI, MA SERVIREBBE UN 'CORRIDOIO' LIBERO DA SIRIO

LA MAPPA



Peso: 1-22%,2-51%



RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

MOBILITA' E TRASPORTI

IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	22/09/13	Piazza Roosevelt pedonale? Negozi e residenti divisi	2
LA REPUBBLICA BOLOGNA	24/09/13	La strage di pedoni e ciclisti il 50% falciato sulle strisce = La strage dei pedoni trecento investiti	3

STOP AL TRAFFICO LE OPINIONI DELLA GENTE

Piazza Roosevelt pedonale? Negozzi e residenti divisi

TANTE domande e aspettative confuse sulla Zap in piazza Roosevelt e dintorni, la Zona ad alta pedonalità che dovrebbe bloccare il traffico all'interno della cerchia del Mille di auto e moto di non residenti. Gli scettici nei confronti del progetto allo studio del Comune sono i commercianti e chi lavora nelle aree interessate, mentre la maggior parte dei residenti accoglie con entusiasmo l'idea di un centro per pedoni e due ruote. «Non è una cattiva idea perché le auto e i furgoni qua fanno una gran confusione e la sera mi parcheggiano proprio davanti al locale», commenta Selvaggia Lazzari, titolare di un'osteria in via De' Fusari. «Ma poi potranno passare i camioncini di carico e scarico merci?», si chiede. Non è d'accordo con gli orari della nuova pedona-

lizzazione, che sarebbe attiva 7 giorni su 7 e 24 ore su 24. «La sera non va bene — si lamenta —. Chi viene più in centro?».

«**LASCERANNO** la possibilità di entrare a chi acquista i pass?», si domanda Ombretta Barattini, che abita in periferia e entra in centro in auto grazie al pass che il marito acquista per lavoro. «Certo sarebbe bello vedere meno traffico all'interno delle mura. Ma bisogna lasciare la possibilità alla gente di accedere, con parcheggi comodi — aggiunge —. Ma che siano cose realizzabili in poco tempo». Decisamente più pessimista Claudio Marzi di un negozio di alimentari in via Porta Nova: «Vorrà dire che andremo tutti in pensione. Un piano del genere può andare bene ai residenti, ma per tutti gli altri cittadini sarebbe

un disastro».

STORCE il naso Luigi Di Franco, titolare di un'edicola in via IV Novembre, e lancia una proposta all'amministrazione per conciliare la pedonalità e le necessità dei commercianti. «Bene chiudere al traffico. Ma ci vorrebbe — spiega —, una politica per aumentare le residenze in centro. In questo modo non morirebbe il commercio».

TUTT'ALTRA musica tra chi attorno a piazza Roosevelt ci vive, e sarebbe ben contento di meno rumore e smog. «Vado sempre in bici, e con un centro pedonale rischierei meno la vita, visto che ci sono pochissime piste ciclabili», racconta Madda-

lena Berti. Per Oscar Carpigiani è solo una questione di abitudini e anche gli esercenti accetteranno l'idea. «Non credo che sul lungo periodo le pedonalizzazioni rallentino davvero il commercio — commenta —. Io sarei assolutamente favorevole, Bologna diventerebbe più vivibile».

Maddalena Oculi



CHI VIVE IN CENTRO

«Con la pedonalizzazione i ciclisti non rischierebbero la vita, ci sarebbe meno rumore e aria pulita lo sono favorevole»

Maddalena Berti, Oscar Carpigiani, Selvaggia Lazzarini e Luigi Di Franco



Peso: 35%

Lo studio

La strage di pedoni e ciclisti il 50% falciato sulle strisce

VALERIO VARESI

UNO su tre attraversava la strada col rosso o fuori dalle strisce, ma ai pedoni va la palma della maggior correttezza sulla strada. Hanno avuto ragione nel 54,7% degli incidenti con loro protagonisti. Molto più indisciplinati i ciclisti e gli scooteristi: il 57,1% dei primi e il 49,5% dei secondi ha innescato scontri per negligenza.

SEGUE A PAGINA V



Ambulanza del 118

LA STRAGE DEI PEDONI TRECENTO INVESTITI

VALERIO VARESI

(segue dalla prima di cronaca)

SONO trecento i pedoni coinvolti in incidenti nel 2012 secondo la contabilità dei vigili urbani, con una percentuale pressoché analoga di anziani e giovanissimi: 39 hanno più di 80 anni e 38 sono minorenni. Più delineati gli identikit del ciclista coinvolto (maschio 45enne) e dello scooterista (maschio 37enne) protagonisti di "guida distratta e indecisa" (20,3%) o di "eccesso di velocità" (7,1%). Tuttavia, forse complice la crisi, diminuiscono gli incidenti del 14,1% (1944 collisioni con feriti) secondo una tendenza che ha portato a una discesa del 37% dal '99. Scende anche il numero di feriti del 17,1% (2470, erano 4000 nel '99). In crescita il numero di morti (22,2 in più rispetto al 2011) e di questi 7 erano pedoni, 4 cicli-

sti e 6 motociclisti. Chi crede alle statistiche stia attento a viaggiare in maggio e ottobre, i mesi più funestati da incidenti, e se può eviti il venerdì. Chi ama uscire di sera, deve sapere che è proprio la notte tra il venerdì e il sabato quella più a rischio visto che le collisioni fra mezzi raddoppiano rispetto alle stesse ore tra lunedì e martedì. Inoltre, se si divide la città in spicchi sulla base della pericolosità, va detto che il quartiere Navile si è confermato anche quest'anno la zona col più alto tasso di incidenti in ragione della sua grandezza, della tipologia urbana e del maggior numero di chilometri delle sue strade. Cala, invece, il rischio in centro rispetto al 2011 (-15,9%). Complessivamente, in periferia, le collisioni calano del 13,7% (statici Borgo Panigale e Reno), mentre scendono vistosamente al Savena (-22,9%) e al Saragozza (-22,8%).



Peso: 1-4%, 5-8%



RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

MOBILITA' E TRASPORTI

CORRIERE DI BOLOGNA	04/09/13	Via al bando per i riscio' turistici	2
IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	06/09/13	Sondaggio tra i negozianti 'T-days inutili per noi'	3
LA REPUBBLICA BOLOGNA	14/09/13	Maratona e feste in strada, un week-end ad alta pedonalita' = Chiude Strada Maggiore, parte la maratona prove tecniche della nuova pedonalizzazione	4
LA REPUBBLICA BOLOGNA	15/09/13	Corrono i tremila di Run tune up nel giorno piu' pedonale dell'anno = I tremila di run tune up alla festa dei pedoni	5
IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	15/09/13	Strada Maggiore senza auto e bus 'Che serenita'	6
LA REPUBBLICA BOLOGNA	16/09/13	Alt dell'Ascom a Merola sul centro a piedi: "Troppo radicale" = L'Ascom contro la grande isola pedonale	7
IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	16/09/13	Alta pedonalita' in autunno: ecco le strade senza auto = Ecco come sara' il centro pedonale	8
CORRIERE DI BOLOGNA	17/09/13	Zona alta pedonalita', Colombo frena Merola = Strisce blu, rivoluzione via sms Ma i grandi progetti sono al palo	9
IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	17/09/13	Alta pedonalita', passo indietro = La pedonalita' frena. 'Rimandata al 2014'	10
IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	18/09/13	'Bologna e' perfetta per essere pedonale Ma servono parcheggi e riqualificazione'. Intervista a Simona Tondelli	11
IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	18/09/13	Spaccati su Strada Maggiore pedonale = Strada Maggiore senz'auto? Tutti contro tutti	12
IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	20/09/13	'Per auto e moto pochi posti, troppo cari'	13
IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	21/09/13	Via Farini pedonale? Tanti dubbi ma nessuna chiusura	14

Servizio di tour ecologico della città da attivare durante i T days

Via al bando per i riscio' turistici

Palazzo d'Accursio apre ufficialmente la caccia agli aspiranti guidatori di riscio' in giro di Bologna. C'è tempo fino al 16 settembre, infatti, per partecipare all'avviso pubblico con cui il Comune selezionerà «i guidatori di velocipedi» che animeranno i T-days nei giorni di pedonalizzazione del centro storico, sostituendosi ai taxi che non possono più percorrere nei weekend il cuore di Bologna. «L'uso del velocipede, per quanto non contemplato dalla normativa vigente quale mezzo utilizzabile per attività di noleggio con conducente taxi — si legge nella

determina del Comune — può invero giustificarsi come l'unica forma possibile di ausilio alla mobilità e alla relativa fruizione turistica delle zone interamente pedonalizzate della città». Alle selezioni potranno partecipare solo le associazioni iscritte al registro delle libere forme associative, presentando al Comune costi, contenuti dell'attività di intrattenimento turistico che accompagnerà il giro in riscio' e il numero di persone coinvolte. Sarà comunque necessario garantire una copertura assicurativa con un massimale «non inferiore a due milioni di euro», per coprire

eventuali danni agli operatori, agli utenti e «per garantire l'amministrazione da eventuali danni arrecati a terzi». Sarà una commissione, nominata dal settore Marketing urbano e Turismo, a valutare i progetti prima del rilascio delle autorizzazioni.

F. Ro.



I «precursori»

Un riscio' di «Bi-bo», il progetto di tour urbano partito nel 2010



Peso: 12%

Sondaggio tra i negozianti

«T-days inutili per noi»

Gli 82 commercianti di via Indipendenza intervistati

IT-DAYS non smettono di dividere la città. Proprio ieri il Comitato autonomo dei commercianti di via Indipendenza, aderente ad Ascom, ha consegnato al Comune il risultato di un sondaggio che ha coinvolto 82 negozi della prestigiosa via.

«Sui T-days il 71% dei commercianti intervistati dichiara che con il provvedimento non si è ottenuto un aumento delle presenze su strada — si legge nel documento — L'82% ritiene che non si è riscontrata maggiore presenza delle forze dell'ordine; il 73% evidenza che nei giorni di svolgimento è aumentata la presenza di venditori abusivi; l'88% sottolinea che le modifiche al servizio pubblico hanno creato disagio a clienti e lavoratori; l'82% segnala che gli incassi del fine settimana non sono migliorati da quando sono

iniziati. L'81% dei commercianti intervistati dichiara infine che i t-days non si sono rivelati utili per il commercio».

«**I COLLEGHI** di via Indipendenza — chiarisce l'ottico Luigi Pasquini, ideatore dell'iniziativa — hanno voluto essere anche propositivi indicando alcuni suggerimenti di modifica. Innanzitutto la giunta dovrebbe valutare i periodi in cui effettuare i T-days, evitando i mesi invernali o l'estate più torrida quando la strada è deserta e nessuno cammina sotto il solleone».

«I risultati del sondaggio — dichiara Enrico Postacchini, presidente di Confcommercio — confermano le ragioni del nostro giudizio critico sui T-days e le forti preoccupazioni sugli effetti negativi causati da questo provvedi-

mento. L'associazione ritiene che dopo circa un anno e mezzo di sperimentazione sia giunto il momento di fare il punto della situazione e verificare ipotesi di modifica. In gioco c'è il futuro e la crescita del tessuto imprenditoriale del centro storico».

ASCOM

Il presidente Postacchini: «E' arrivato il momento di proporre modifiche»

OTTICO
Luigi
Pasquini



Peso: 29%

Maratona e feste in strada, un week-end ad alta pedonalità



Un weekend di T-Days

CAPELLI A PAGINA II

Chiude Strada Maggiore, parte la maratona prove tecniche della nuova pedonalizzazione

Oggi e domani i T-Days allargano i confini e lo spazio per le auto si restringe

ELEONORA CAPELLI

UN WEEK-end ad «alta pedonalità» in centro con la maratona Run Tune Up e le feste, in Strada Maggiore e in via Broccaindosso. Oggi e domani si potrà avere un'anticipazione di cosa significa concretamente quel «passo in più» rispetto ai T-Days, che è già stato annunciato dall'amministrazione. Una specie di «anteprima» della Zap, la zona ad alta pedonalità, tra le promesse del sindaco. Andare a piedi in tutto il centro all'interno delle mura sarà infatti in questo fine settimana il modo più comodo per spostarsi, oltre che l'unico sistema per approfittare di stand gastronomici, mercatini, concerti. Per gli automobilisti incalliti, meglio consultare tutti i siti del Comune e di Atc prima di partire e dotarsi di una mappa. Anche per chi vuole spostarsi in bus non va meglio: per la Run Tune Up, in programma domani dalle 9 alle 12.30, le linee di bus deviate sono ben 36, tra cui le più utilizzate dagli utenti Tper, cioè la 11, la 14, la

13, la 19 e la 20. Anche le linee meno frequentate, dalla 38 alla 39, dalla 93 alla 96, subiranno modifiche del percorso.

Questo perché la maratona, che si snoda per 21 chilometri, bloccherà domattina in sequenza il centro e i viali. Da piazza Maggiore, verso via Marconi, via Dei Mille e piazza di Porta San Donato è il primo tratto della corsa, che poi proseguirà lungo viale Filopanti e Carducci e ancora lungo i viali fino a via San Felice e da lì di nuovo in centro. La corsa si chiude infatti in piazza Maggiore, dove vicino al traguardo, a Palazzo d'Accursio, ci saranno anche gli stand per mangiare tagliatelle rigeneranti. Sempre per far spazio ai 2.650 atleti che si sono fino ad ora iscritti, tra cui anche due pezzi grossi dell'atletica italiana, come il campione italiano in carica Ruggero Pertile e Rosaria Console, che ha corso anche a Londra e Atene, in piazza XX settembre ci sarà il divieto di sosta con rimozione delle auto da stanotte a

mezzanotte fino alle 13 di domani.

Fin da oggi ci pensa invece la festa di Strada Maggiore a chiudere un altro spicchio di centro. Dalle 15 alle 24 di oggi e dalle 13 alle 22 di domani sarà off limits tutta la zona attorno all'arteria cittadina (tranne che per i veicoli accedenti alle proprietà private, chi cerca di raggiungere un posto auto per disabili, macchine di soccorso e delle forze dell'ordine). Oltre a Strada Maggiore, con l'unico «passaggio» di via Guerrazzi e piazza Aldrovandi che rimane la via di fuga per chi è rimasto «incastrato» con l'auto dentro le mura cittadine, sono chiuse 21 stradine laterali di Strada Maggiore, da via Torleone a via Begatto, da via Gerusalemme a via Fondazza. Al posto delle auto (dalle 13 di oggi c'è il divieto di sosta lungo tutta Strada Maggiore fino a mezzanotte di domenica) ci saranno i 60 stand degli artigiani e spettacoli di ogni tipo, dai ballerini di Polka Chinata al coro di Santa Maria



Peso: 1-7%, 2-57%

dei Servi.

Più «casalinga» la festa di via Broccaindosso, che conta però, arrivata alla ventiseiesima edizione, moltissimi estimatori. Alle 12 di oggi taglio del nastro, davanti al civico 79, poi la strada sarà invasa dai tavoli per mangiare all'aperto con amici e vicini di casa. A seguire, tornei di bri-

scola, pingpong, bracciodiferro, tiro alla fune, fino al concerto in programma all'Arena Orfeonica alle 21.30 con i Rumba de Bodas.

Due giorni riservati esclusivamente al passeggio tra gastronomia e mercatini

Il punto



GLI EVENTI

Oggi e domani chiusa Strada Maggiore, domani la Run Tune Up in tutto il centro e sui viali. E la festa di via Broccaindosso



LE AUTO

Nel week end chiuse alle auto Strada Maggiore e 21 vie limitrofe, blocchi al traffico domani in centro e sui viali per la maratona



I BUS

Attenzione alle deviazioni dei bus: sono ben 36 le linee deviate, tra cui anche le principali. Per informazioni digitare www.tper.it



AUTOVELOX SUI VIALI

Saranno 4, installati a coppie in viale Panzacchi (incrocio con Savenella), e in via Stalingrado al civico 86 nei due sensi di marcia

A PIEDI E DI CORSA

A destra un weekend per pedoni in centro nelle giornate dei T-Days. Sotto, la Run Tune Up per le vie della città. Domani le due iniziative si incontrano



Corrono i tremila di Run tune up nel giorno più pedonale dell'anno

LUCA BORTOLOTTI

TUTTI a piedi, almeno per due giorni. È iniziato ieri e proseguirà oggi il weekend più pedonale dell'anno. Stamattina la Run Tune Up riempirà le strade di tremila podisti, ma già da ieri il centro ha chiuso le porte alle auto e accolto il passeggio. T-Days e la festa di Strada Maggiore (c'era anche Prodi) creano un

rettilineo di due chilometri, da Ugo Bassi a Porta Mazzini, off-limits per le auto. E ieri s'è aggiunta la festa di via Broccaindosso.

SEGUE A PAGINA VI

ITREMILA DIRUNTUNEUP ALLA FESTA DEI PEDONI

LUCA BORTOLOTTI

(segue dalla prima di cronaca)

UN'ANTEPRIMA della Zona ad alta pedonalità promessa dal Comune, che prosegue oggi. Piazza Maggiore alle 7 accoglie i tremila della Run Tune Up, che dalle 9 alle 12,30 percorreranno i 21 km della gara. Chi non vi partecipa, meglio lasci perdere l'auto, perché la maratona bloccherà il traffico prima in centro, in via Marconi e via dei Mille, poi sui viali, tra porta San Donato e San Felice. Per i bus controllare il sito Tper, sono 36 le linee deviate, in piazza XX Settembre divieto di sosta con rimozione fino alle 13. Ora in cui chiuderà di nuovo Strada Maggiore, con un unico varco per le auto tra via Guerraz-

zi e piazza Aldrovandi. Fino alle 22 riprende la festa di strada, che ieri ha chiuso la via dalle 15 fino a notte, ma questa volta la pedonalizzazione non è stata poma della discordia, anzi, sono stati proprio i commercianti a volerla. Sessanta negozi si sono trasferiti con le bancarelle in strada, tra musica e visite guidate ai palazzi della via. Nel frattempo, anche via Broccaindosso viveva la sua giornata a piedi, anche se qui è una tradizione consolidata da 26 edizioni. A giudicare dai commenti, il primo giorno ad alta pedonalità ha funzionato. «Non ci risulta sia stato necessario rimuovere veicoli», dicono i vigili che vegliavano su Strada Maggiore. «Oltre ai cartelli, abbiamo messo un avviso ogni macchina parcheggiata e nelle cassette della posta

dei residenti», spiegano i volontari di Succede Solo a Bologna, che ha organizzato la festa. Qualche malumore di chi ha dovuto parcheggiare lontano da casa c'è, ma in generale l'atmosfera è rilassata, tutti ligi a rispettare i divieti. Insomma, se c'è un patto tra cittadini e negozianti, Bologna e pedonalizzazione possono andare d'accordo.



Peso: 1-4%,6-10%

Strada Maggiore senza auto e bus «Che serenità»

*Pedonalizzata fino alle 20 di oggi
Musica, stand e intrattenimenti*

DURANTE i weekend dei 'T-Days', pedonale per un tratto lo è già, dalle Due Torri a piazza Aldrovandi. Poi più giù, c'è una Strada Maggiore che si sente quasi lontana dai benefici dell'andare a piedi. Da questo desiderio è scaturita la grande festa di strada, pardon di 'Strada', che ieri fino a notte e ancor oggi ha conquistato tutto il selciato di uno degli assi viari più importanti del centro storico. L'intero chilometro che conduce da piazza di Porta Ravennana a porta Mazzini è rimasto chiuso a ogni mezzo motorizzato. Dentro, «due giorni di arte, cultura e divertimento» animate dai negozianti, moltissime bancarelle (alcune anche da fuori città) e spettacoli. Una macchina guidata dall'associazione 'Succede solo a Bologna' in collaborazione con 'Emporium Opera'; ma messa in moto

dall'idea di due esercenti, dotati di coraggio e capacità di osservazione.

UNO di loro è Massimo Bressan, titolare dell'ottica al numero 71, nel tratto finale della via: «Volevamo animare Strada Maggiore, che troppo spesso anche per 'colpa' nostra rimane estranea alle feste. Così, assieme al collega Alessandro Busi, del negozio a fianco, abbiamo inviato una proposta a tutti gli esercenti. E così, con la loro adesione pressoché totale, una festiciola di fine estate è diventata un grande evento». Delle circa 80 botteghe 60 hanno detto sì, fuori solo i punti vendita di grandi catene. In piazzetta dei Servi è stato allestito un palco che ha alternato esibizioni latino americane, balli, cori e, fino a mezzanotte, un dj set. Ovunque proposte d'acquisto tanto dei negozi 'padroni di casa', quanto di espositori alimentari, abbigliamento, artigianato venuti

apposta per allietare i bolognesi. «Il senso — spiega il patron di 'Succede solo a Bologna' Fabio Mauri — è fare di questo centro commerciale naturale un bel posto dove passare il weekend, in serenità e senza auto». Completamente d'accordo Cinzia Romano,

neo residente di via Borgonuovo: «Pedonalizzare serve, lascia fuori la confusione e favorisce gli acquisti anche se magari crea qualche disagio logistico per noi abitanti».

DELLO STESSO avviso Federica Montevecchi, che vorrebbe «la via chiusa tutto l'anno, come meriterebbe questo centro storico». Nicoletta Tugnoli è una 'banchettista' scesa tra le Mura da Minerbio: «Portiamo un po' di allegria, anche se qualcuno ci guarda con scetticismo». Mentre Simone Suanosio e Gabriele Cirillo sono certi: «Funzionerà, ne servono di più di queste feste». Oggi si prosegue, dalle 14 fino alle 20.

L'INIZIATIVA

NATA DA DUE COMMERCANTI DI STRADA MAGGIORE, L'IDEA È STATA REALIZZATA CON 'SUCCEDERE SOLO A BOLOGNA' ED 'EMPORIUM OPERA'



IN FESTA
Come si presentava ieri sera Strada Maggiore



Peso: 61%



Federica Montevicchi



Cinzia Romano



Simone Suoansio



Massimo Bressan



Nicoletta Tugnoli



Peso: 61%

Alt dell'Ascom a Merola sul centro a piedi: "Troppo radicale"

COMMERCianti pronti alla battaglia contro l'allargamento della zona chiusa al traffico, ma aperti a dialogare e a confrontarsi con la giunta sull'apertura domenicale dei negozi. «Il progetto di pedonalizzazione dell'intera cerchia del Mille, senza adeguate infrastrutture e una riflessione seria sull'arredo urbano, è troppo radicale», dice il presidente Ascom Enrico Postacchini. I commercianti rispondono così al sindaco Virginio Merola, che nella sua intervista di sabato alla Festa dell'Unità ha rilanciato la cosiddetta la Zona ad alta pedonalità.

BIGNAMI A PAGINA II

L'Ascom contro la grande isola pedonale

Postacchini a Merola: "Quel piano è troppo radicale, dialogo invece sui negozi aperti la domenica"

SILVIA BIGNAMI

PRONTI al dialogo sull'apertura domenicale dei negozi, ma sul piede di guerra contro l'allargamento della pedonalizzazione, dai T-Days alla Zap, zona ad alta pedonalità. «Un progetto troppo radicale», dice il presidente Ascom Enrico Postacchini. I commercianti rispondono così al sindaco Virginio Merola, che nella sua intervista di sabato alla Festa dell'Unità ha chiesto un maggiore impegno sulle aperture festive degli esercizi commerciali e ha ribadito la sua volontà di andare fino in fondo nella chiusura alle auto della Cerchia del Mille. Una zona a traffico limitato alla quale avranno accesso tutti i giorni soltanto residenti e mezzi pubblici. Esclusi anche i motorini.

«Quel progetto di pedonalizzazione era stato un poco accanto-

nato dall'amministrazione, ma ora vedo che torna alla ribalta. Chiederò un incontro in Comune, perché per noi si tratta di un progetto troppo hard, in mancanza di infrastrutture», dice Postacchini, da sempre contrario insieme ad Ascom anche ai T-Days. «Se si intendono le pedonalizzazioni solo come chiusura, allora non ci siamo. Noi vogliamo un progetto e una riflessione seria, in cui si parli anche di trasporto pubblico e di arredo urbano», è l'opinione dei commercianti di Strada Maggiore, «soprattutto finché non saranno arrivati mezzi pubblici e i nuovi filobus Crealis, acquistati con i milioni di euro di Civi e metrò, che per ora non ci sono nemmeno». Per non parlare poi dell'idea di vietare la Cerchia del Mille ai motorini: «Come verrà presa una misura del genere?», si

domanda Postacchini.

Una posizione condivisa anche dal direttore di Confesercenti Lorenzo Rossi, pure lui a puntare il dito sulla mancanza di infrastrutture che consentano di chiudere: «Tra la crisi e i T-Days è molto rischioso chiudere altre porzioni di città senza aumentare il trasporto pubblico. Di certo per noi non creerà più entrate in centro storico o più incassi».

Dialogo invece, da parte dei commercianti, sul tema del turismo, e dell'apertura domenicale dei negozi. Un passaggio indispensabile secondo Merola per

promuovere Bologna come meta del turismo italiano e internazionale: «Bisogna che i bancomat e i negozi siano aperti anche la domenica». Postacchini non dice di no: «Già ora molte grandi catene

del centro storico sono aperte anche nei giorni festivi. E sappiamo che le catene sono la maggioranza dell'offerta in strade come Rizzoli e Ugo Bassi. Si può comunque fare un ragionamento sulle strade limitrofe, quelle dove prevale il piccolo commercio, pensando anche a come modificare l'offerta verso una fascia medio-bassa, come è il turismo che oggi sta crescendo». Più critico sul ragionamento invece Rossi, di Confesercenti: «Prima che i commercianti possano decidere che è conveniente aprire la domenica, bisogna che i flussi turistici aumentino. Siamo cresciuti, come città, ma per ora non abbastanza».

Per i commercianti non si può parlare di nuove chiusure senza investire sul trasporto pubblico

PRO E CONTRO

La festa promossa dai commercianti di Strada Maggiore, e a destra il presidente dell'Ascom Postacchini



Peso: 1-6%, 2-31%

Il piano del Comune Alta pedonalità in autunno: ecco le strade senza auto

ZANCHI ■ A pagina 6

Ecco come sarà il centro pedonale

Il sindaco: «Chiusura della cerchia del Mille». Le strade proibite ai non residenti

di **ANDREA ZANCHI**

«**DALL'AUTUNNO** partiremo con il piano che prevede di escludere auto e moto dei non residenti dalla cerchia del Mille». Il sindaco Virginio Merola, nella tradizionale intervista di settembre dal palco della Festa dell'Unità, ha rilanciato con decisione il piano di pedonalizzazione del centro, sotto il cui segno aveva aperto il proprio mandato a Palazzo d'Accursio. Il passo annunciato da Merola, se realizzato, comporterebbe una rivoluzione radicale nell'organizzazione del traffico e, soprattutto, nelle sedimentate abitudini dei bolognesi. Togliere auto e moto dei non residenti dalla cerchia del Mille significherebbe infatti chiudere all'accesso di gran parte dei mezzi privati strade oggi utilissime per gli spostamenti quotidiani.

QUALCHE esempio? Via Farini, buona parte di via Castiglione e quasi tutta la zona intorno a

piazza San Domenico, via Augusto Righi, via Nazario Sauro. Ma soprattutto metà di Strada Maggiore e via San Vitale, dalle Due Torri fino all'incrocio con piazza Aldrovandi, creando così una spe-

cie di 'cuscinetto' intorno al cuore di Bologna, la 'T', che continuerà ad essere pedonalizzata nel corso dei weekend e dei festivi.

IL PIANO era stato annunciato dall'assessore alla Mobilità Andrea Colombo già nel dicembre 2011, con l'intenzione di iniziare la progressiva chiusura ai mezzi dei non residenti già dalla primavera successiva, quella del 2012. Finora però, del progetto denominato 'Di nuovo in centro', sono stati realizzati solo i T-Days, non senza critiche, polemiche e qualche aggiustamento in corsa. Adesso, stando a quanto detto dal sindaco l'altra sera, i tempi sono maturi per un'ulteriore stretta sull'accesso in centro dei mezzi privati. E chi pensa che comunque se la

caverà grazie a qualche scorciatoia, o contando sull'assenza di controlli, potrebbe rimanere deluso: la Zap (Zona ad alta pedonalità) che l'amministrazione intende realizzare nella cerchia del Mille sa-

rà attiva sempre, sette giorni su sette e 24 ore al giorno, e verrà sorvegliata da una serie di nuove telecamere pronte a sanzionare chi cercherà di accedere senza averne i requisiti.

LA ZONA ad alta pedonalità non andrà poi confusa con la Ztl, quella più ampia controllata dal 'vigile elettronico' Sirio, che rimarrà attiva con gli orari e le modalità già in vigore (ogni giorno dalle 7 alle 20): quando Sirio sarà spento si potrà accedere al centro in auto o in moto solo nell'area compresa tra i viali e la zona ad alta pedonalità. In quest'ultima, infatti, l'accesso sarà sempre garantito solo a mezzi privati dei residenti, bici, taxi, auto di servizio, mezzi operativi (ma solo in fasce ristrette) e ovviamente autobus.

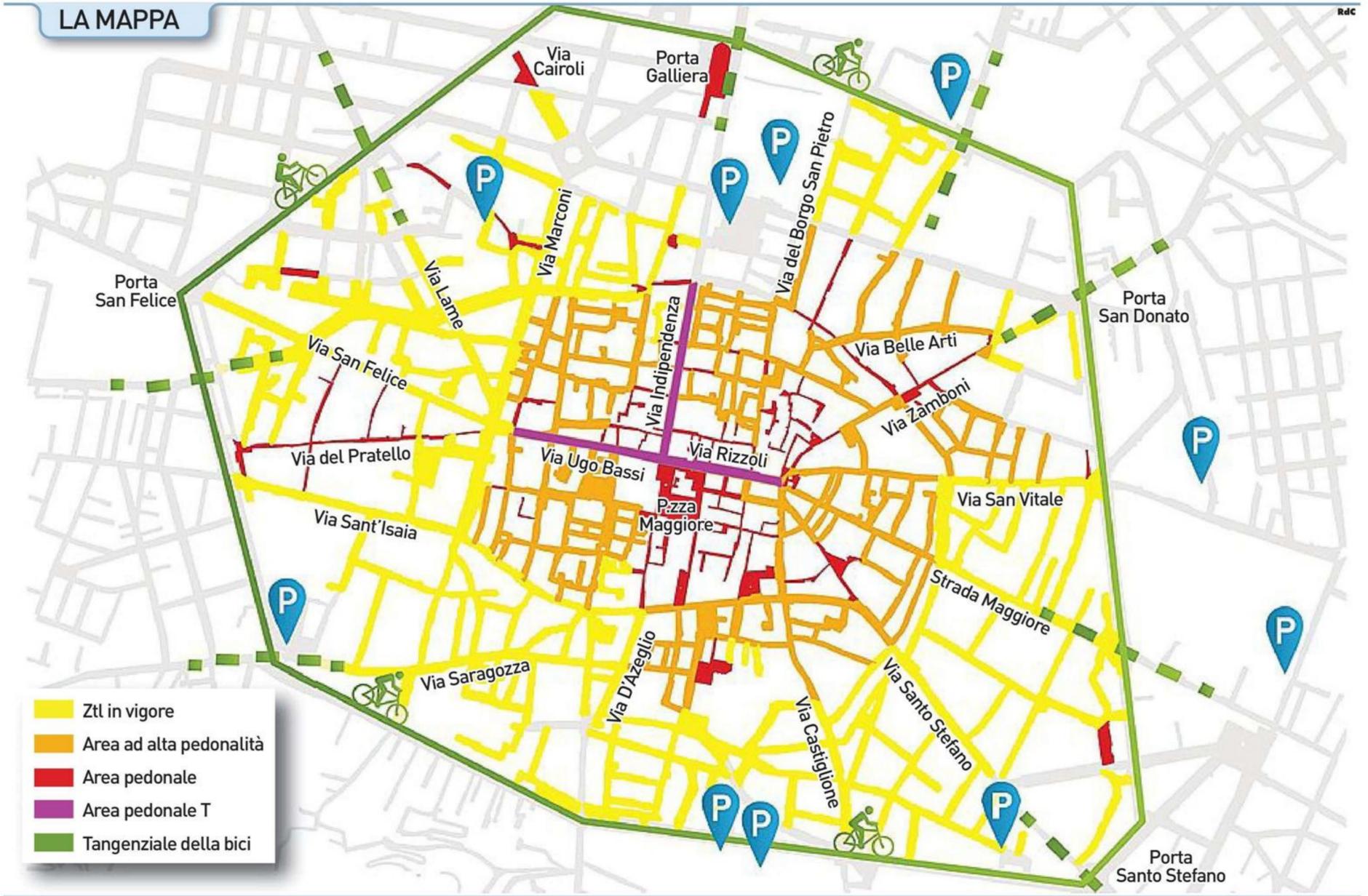
Una vera e propria rivoluzione, dunque, che comporterà tanti adattamenti e ancor più numerosi tavoli — oltre quelli già tenuti — con cittadini, commercianti e imprese. Per prepararli al futuro della città pedonale.

**VIRGINIO
MEROLA**

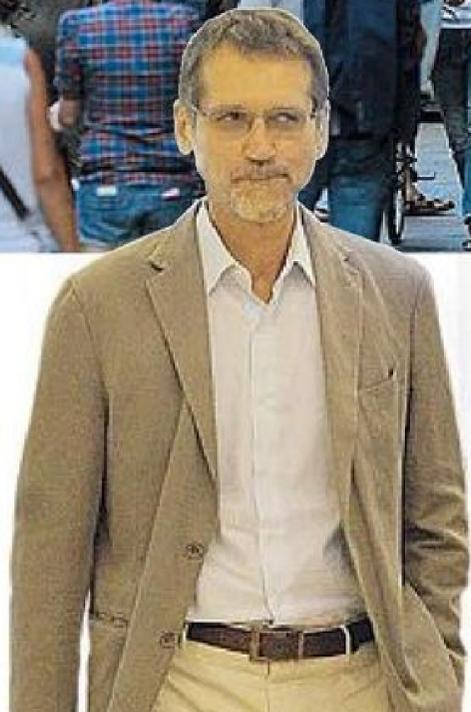
«Avanti con il progetto della Zona ad alta pedonalità: via auto e moto dei non residenti dal cuore del centro»



Peso: 1-3%,6-100%



PROVE GENERALI
Strada Maggiore chiusa a bus, auto e moto in questo weekend. Sotto, Virginio Merola



GLI ALTRI INTERVENTI

«Procederemo con la riqualificazione di strade e piazze con nuovi arredi urbani E completeremo l'Sfm»



Peso: 1-3%,6-100%

L'assessore: se ne parla solo nel 2014
Strisce blu: si pagherà con app o sms

Zona alta pedonalità, Colombo frena Merola

La Zona ad alta pedonalità dall'autunno? «Iniziamo a lavorarci, ma i tempi ancora non li sappiamo», dice l'assessore alla Mobilità Colombo, «correggendo» il tiro del sindaco. Insomma, per arrivare alla pedonalizzazione più estesa, bisognerà aspettare. Intanto per le strisce blu arriva la possibilità di pagare con app o sms.

ALLE PAGINE 2 E 3 Corneo e Romanini

Strisce blu, rivoluzione via sms Ma i grandi progetti sono al palo

Per pagare basterà avere un cellulare. I parcometri faranno gli abbonamenti
E Colombo frena il sindaco: la pedonalità allargata arriverà solo nel 2014

Trovare parcheggio resterà sempre un miraggio, ma almeno chi lo vorrà potrà pagare il ticket direttamente con il suo smartphone o con un telefonino. Dal primo ottobre, sull'esempio di quanto già fatto in altre città come Firenze, anche a Bologna si potrà pagare la sosta nelle strisce blu senza perdere tempo a cercare le monete e il parcometro più vicino: basterà utilizzare un'app per chi è in possesso di uno smartphone o un sms e una chiamata gratuita da un telefonino.

I dettagli del nuovo servizio saranno presentati nelle prossime settimane ma la novità è stata annunciata ieri nell'ambito della conferenza stampa sulla Settimana europea della mobilità sostenibile. Il sistema è piuttosto semplice: l'automobilista fornirà il numero della propria targa e, particolare im-

portante, pagherà solo il periodo effettivo della propria sosta. Gli accertatori, tramite palmare, potranno verificare il pagamento partendo proprio dal numero della targa.

Il ticket con il telefonino è stata l'unica o comunque la principale novità annunciata all'interno della conferenza sulla settimana della mobilità. Ma ci sono altri piccoli passi sulla lunga e faticosa strada intrapresa da anni per fare di Bologna una città moderna dal punto di vista della mobilità: sono state acquistate cinque nuove auto elettriche che andranno a integrare la flotta del car sharing e che potranno essere ricaricate nelle venti colonnine che sono state installate in città. Inoltre verranno modificati i parcometri per consentire l'acquisto di abbonamenti per l'autobus e di abbonamenti per la sosta. Nel

corso della settimana per la mobilità verrà anche insediata la consulta della bicicletta e verrà inaugurato il tratto di marciapiede davanti a Palazzo Fantuzzi in via San Vitale: «Abbiamo tolto dieci posti macchina — dice Colombo — e crediamo che quella micro-area pedonale possa ospitare centinaia di pedoni».

Bisogna davvero accontentarsi delle piccole cose perché i tre progetti cardine della mobilità (nuovo sistema di bike-sharing, pedonalizzazione e riqualificazione urbana) sono sostanzialmente al palo.



Peso: 1-4%,2-35%

L'altra sera alla Festa dell'Unità il sindaco Merola ha annunciato che in autunno riprenderà con forza il progetto di alta pedonalità ma ieri l'assessore alla Mobilità, Andrea Colombo ha frenato gli entusiasmi chiarendo che il lavoro comincerà in autunno ma che per la realizzazione concreta del progetto se ne parla nel 2014. Se tutto va bene, perché le incertezze finanziarie del bilancio rendono tutto più difficoltoso.

Ormai archiviata la possibilità di avere mezzi di trasporto moderni dopo i fallimenti di metrò e Civis non resta che aspettare il filobus Crealis per il quale bisognerà pazientare almeno tre anni. Per ora la delusione maggiore avviene dal meno ambizioso progetto di bike sharing stile Parigi o Barcellona, uno degli obiettivi del mandato. Anche in questo caso, e solo se ci sarà la disponi-

bilità economica, se ne riparlerà dal 2014. Tanto che per ora l'amministrazione ha deciso di rimpiazzare quel 25% di bici dell'attuale parco mezzi che sono state rubate o danneggiate in questi anni.

Il guaio vero è che nemmeno nel ristrettissimo perimetro dei T days si è riusciti a segnare un'inversione netta sull'arredo urbano: malgrado i rattoppi il manto stradale non è proprio il massimo per una passeggiata, le scritte sui muri restano e perfino i segnali stradali sono imbrattati. E anche su questo l'assessore Colombo ha spiegato che le difficoltà economiche rallentano le cose: «Le difficoltà di bilancio non sono mai facili da superare e approvare un piano degli investimenti a giugno fa ritardare tutto di almeno sei mesi. Vedremo anche che destino ci attende sul bilancio del

2014». Ci sarebbe poi la questione parcheggi con i due progetti dell'amministrazione: l'ampliamento della ex Staveco e un parcheggio pertinenziale sotto piazza Roosevelt. A essere estremamente ottimisti vanno aggiunti ai progetti in ritardo.

Olivio Romanini
@olivioromanini

I piani in stand-by (o a rilento)

Oltre i T-days

Le incertezze e le difficoltà finanziarie del bilancio ritardano il progetto di pedonalizzazione della città, che verrà realizzato solo nel 2014.

Bici: intanto si rimpiazzano le vecchie

Futuro incerto per il bike sharing, rimandato al prossimo anno. Rimpiazzate, intanto, il 25% delle bici rubate e danneggiate dal parco mezzi.

L'eredità del Civis

Dopo il fallimento del progetto Civis occorre pazientare altri 3 anni per la realizzazione del nuovo filobus Crealis.

La novità

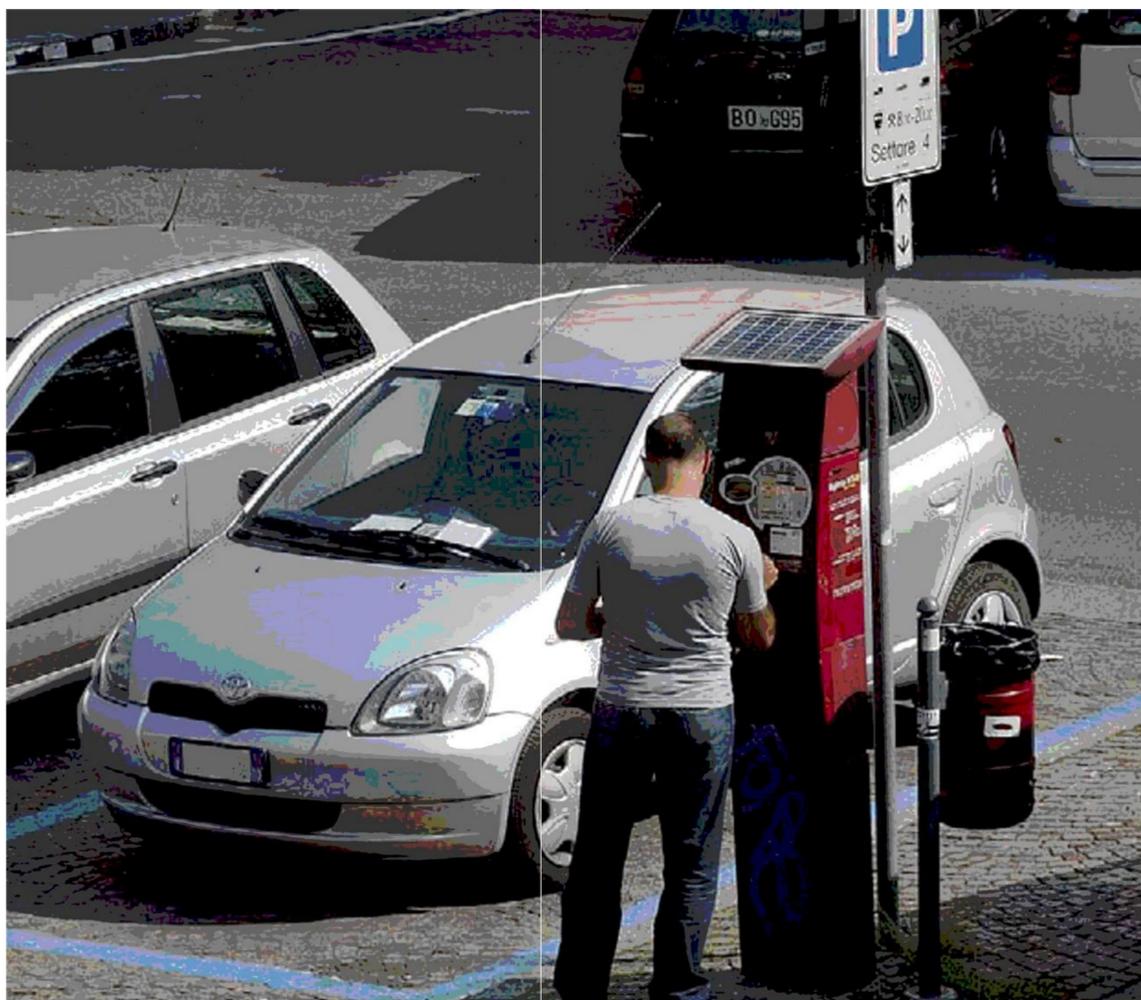


Parcheggio
App o chiamata con la targa

L'automobilista, usando l'app Mycicero, fornirà il proprio numero di targa e pagherà solo i minuti di sosta effettivi. Gli accertatori, tramite palmare, verificheranno il pagamento. Il servizio sarà disponibile anche tramite sms e chiamata gratuita.

Le «colonnine»
Nuove funzioni: anche pass bus

I parcometri consentiranno l'acquisto di abbonamenti per l'autobus o per la sosta. Il nuovo servizio Atc prevede anche il potenziamento del servizio di car sharing, con l'acquisto di cinque nuove auto elettriche, ricaricabili nelle venti colonnine installate in città.



Peso: 1-4%,2-35%

Alta pedonalità, passo indietro

Colombo: «Niente telecamere, le nuove aree aspetteranno»

MIGLIARI ■ A pagina 6 e 7

La pedonalità frena. «Rimandata al 2014»

L'assessore Colombo: «Le nuove aree aspetteranno, siamo senza telecamere»

di SAVERIO MIGLIARI

LA ZONA ad alta pedonalità slitta (Zap) al 2014 e il bike sharing moderno, quello già attivo a Barcellona e Milano, sparisce dai progetti della giunta. L'amministrazione Merola deve fare i conti con i tagli di bilancio e l'incertezza del futuro. A rimetterci per ora è ciò che ha contraddistinto i primi due anni di mandato, la 'idea forte' della giunta in tema mobilità. Dopo avere lanciato i T-days e promesso un cambiamento radicale nella mobilità cittadina, l'assessore Andrea Colombo è stato costretto a rallentare il suo lavoro perché non ci sono i soldi. Sull'alta pedonalità, che chiuderà la Cer-

chia del Mille alla circolazione, consentendo l'accesso soltanto ai mezzi dei residenti, «stiamo lavorando, compatibilmente coi tempi tecnici necessari, per andare avanti sulla strada già tracciata» assicura l'assessore Colombo, ieri mattina a margine della conferenza stampa sulla Settimana europea della mobilità. Di fatto il passo indietro smorza quanto riferito dal sindaco Virginio Merola che aveva fatto intuire che quest'autunno sarebbe partita la nuova zona ad alta pedonalità. Banalmente, le nuove telecamere per controllare gli accessi non sono state inserite nel bilancio.

PERÒ l'assessore sottolinea: «Ovviamente le difficoltà di bilancio non sono mai facili da superare e approvare un piano degli investimenti a giugno fa ritardare tutto di sei mesi. Vedremo che destino ci attende sul bilancio del 2014, con tutte le incertezze che ci sono

sulla tenuta del Governo».

Anche il nuovo bike sharing per adesso non decolla: il progetto prevedeva la disponibilità di un migliaio di bici, accessibili tramite tessera magnetica. Il servizio, a differenza dell'attuale, era di poter prendere e lasciare la bicicletta in qualsiasi dell'ottantina di stalli previsti, come spiegato ampiamente dal *Carlino*. «Vedremo col prossimo bilancio, ma i costi di gestione sono molto elevati — avverte Colombo — più avanti prenderemo una decisione definitiva».

BICICLETTE PUBBLICHE

Stop al maxi progetto:

«I costi di gestione sono alti, decisione rinviata»

LUNEDÌ, LA STORIA DELLA DUE RUOTE
IN VICOLO BOLOGNETTI ALLE 18 IL SEMINARIO
'LA BICICLETTA A BOLOGNA: RIVOLUZIONE
SOCIALE E NELLA STORIA DEL COSTUME'

MARTEDÌ, PROPOSTE DAL BASSO

IN SALABORSA LA MOSTRA DEI PROGETTI DEL CONCORSO 'CALL FOR IDEAS' RELATIVO AL PIANO 'DI NUOVO IN CENTRO'

MERCOLEDÌ, LE ASSOCIAZIONI

DOPO AVERNE APPROVATO LA CREAZIONE SI INSEDIERÀ FINALMENTE LA CONSULTA DELLA BICICLETTA DI PALAZZO D'ACCURSIO

RIMOZIONI AUTO: BANDO DESERTO

L'ULTIMO BANDO PER ASSEGNARE IL SERVIZIO DI RIMOZIONE AUTO È ANDATO DESERTO IL COMUNE PROROGA IL CONTRATTO A GROSSI



STRADA LIBERA
Sopra, Strada Maggiore pedonale. A sinistra il consigliere del Pdl Marco Lisei



Peso: 1-5%,6-23%

L'ESPERTA DI URBANISTICA SIMONA TONDELLI

«Bologna è perfetta per essere pedonale Ma servono parcheggi e riqualificazione»

I BOLOGNESI si devono abituare a dare l'addio definitivo alle auto e ai motorini in centro: la nostra città è perfetta per diventare pedonale, anzi le sue strade chiuse al traffico sono già famose nel mondo. Lo assicura Simona Tondelli, ricercatrice in Tecnica e pianificazione urbanistica al Dipartimento di Architettura dell'Alma Mater che racconta come «Bologna è stata una delle prime città a partire con le pedonalizzazioni. In particolare quelle di via D'Azeglio e Piazza Maggiore hanno suscitato sempre un grande interesse a livello internazionale».

Qual è il progetto di pedonalizzazione ideale per Bologna?

«Non si possono escludere totalmente i mezzi pubblici all'interno di tutta la cerchia muraria, perché l'area sarebbe troppo vasta: il nostro è uno dei centri storici più grandi d'Europa. Si possono però selezionare delle aree con delle caratteristiche urbane precise da chiudere del tutto alla circolazione. Devono essere le zone più ricche di attività

commerciali in modo che venga garantita una presenza continua di persone, e di conseguenza di sicurezza. Poi, gradualmente, tutto il centro dentro la cerchia del Mille può essere trasformato in un'area a traffico controllato con la presenza dei soli trasporti pubblici».

L'idea ha praticamente le stesse caratteristiche del progetto Zap del Comune, a cui però si oppongono molti commercianti. Esiste una soluzione per una pedonalizzazione che non penalizzi gli esercenti?

«In genere negli anni il commercio beneficia di questi progetti, è solo questione di abitudine, in Italia è difficile sradicare il culto dell'automobile. Anche se non conosco i dati, credo che sia la crisi a determinare il calo delle vendite nei negozi del centro e non i T-days. Di certo, però, non basta chiudere delle strade ma la pedonalizzazione va coordinata con altre azioni, che non sempre per questioni di bilancio si riescono a portare avanti tutte insieme».

A cosa si riferisce?

«Innanzitutto è fondamentale la realizzazione di parcheggi alle porte della città, che l'Amministrazione ha previsto ma che non sono ancora stati realizzati. Poi bisogna continuare i lavori per abbattere le barriere architettoniche, di cui la nostra città, essendo antica, è piena. È molto importante anche un sistema di piste ciclabili in sede propria, cioè separate dal traffico. Infine la riqualificazione urbana: su questo punto il Comune sta già integrando la chiusura di strade a auto e motorini con interventi sull'arredo urbano».

Vivremo meglio con un centro senza auto?

«Assolutamente sì. Ne guadagneremo in qualità della vita perché oltre all'inquinamento atmosferico diminuirebbe anche quello acustico».

Maddalena Oculi



Peso: 41%

Spaccati su Strada Maggiore pedonale

Cerchia del Mille senz'auto Molti residenti favorevoli, quasi tutti i commercianti contrari

OCULI
A pagina 2 e 3

Strada Maggiore senz'auto? Tutti contro tutti

Decisamente ostile la maggior parte dei commercianti, ma non i baristi. Per molti residenti sarebbe un sollievo

di MADDALENA OCULI

SOLLIEVO per i residenti, condanna per i commercianti, la Zap (zona ad alta pedonalità) spacca Strada Maggiore reduce da una festa che nel fine settimana ha fatto chiudere al traffico la via dalle Due Torri alla Porta. Molti residenti accoglierebbero il progetto del Comune, che partirà non prima del 2014, come una liberazione dal chiasso di auto, motorini e mezzi pesanti. Gli esercenti invece, già ostili ai T-days, sostengono che un'ulteriore limitazione ai mezzi privati li costringerebbe a chiudere i battenti a causa dei cali nelle vendite. Feste come quella di sabato e domenica «sono cose per ragazzini», taglia corto Patrizia Branchini, titolare dell'omonimo negozio di scarpe che si affaccia da Corte Isolani su Strada Maggiore. Contrarissima alla pedonalizzazione della via, spiega che «da quando ci sono i T-days

non ho più i clienti. Se si continua con altre limitazioni alla circolazione penso che lascerò la città». È dello stesso parere Tiziana Silvestri, che ha un negozio di abbigliamento all'inizio della strada. Limitare il traffico durante la settimana per lei sarebbe un rischio grosso, visto che «con i T-days vendo già il 50 per cento in meno, per questo sto pensando di chiudere al sabato».

IL PROGETTO del Comune prevede il blocco all'interno della Cerchia del Mille di auto e moto private non residenti, e a differenza delle regole dei weekend i mezzi pubblici continuerebbero a circolare regolarmente. Ma questo non basta a calmare le paure dei commercianti. «Mi sembra un'iniziativa controproducente», si sfoga Dina Lodi, titolare di una profumeria vicino al portico del Pavaglione, che a fine anno cesserà l'attività. Si trova qualche voce fuori dal coro soprattutto tra i baristi, tra le attività più frequentate durante i fine settimana di blocco. «Sarebbe spettacolare se la strada fosse sempre chiusa alle auto, come sabato e domenica scorsi. Eventi così fanno vivere davvero

il centro e nel nostro caso abbiamo lavorato di più», ammette Sven Ferioli del bar 'Follia Caffè'.

VIVREBBERO invece più tranquilli grazie alla Zap tanti residenti della zona, tormentati dall'inquinamento acustico dei motori accesi e dal passaggio dei mezzi pesanti che in alcune case ha persino provocato crepe nei muri. Sotto accusa dunque non solo camioncini ma anche gli autobus doppi, «che dovrebbero essere sostituiti con navette», sostiene Donata Zorzi, favorevole alla chiusura della strada ai mezzi privati. Come Valentina Laudadio, studentessa: «È una settimana che non dormo a causa dell'inquinamento acustico — si lamenta — sarebbe una gran cosa se diminuissero i mezzi». «Inoltre sarebbe meno pericoloso spostarsi in bici», aggiunge l'amica Anna Laura Mezzogori. «Il caos si sente anche di notte — accusa Vania Eftiunova — la mia finestra si affaccia proprio sulla Strada. Sarebbe bello se si pedonalizzasse».

LA ZAP

L'area ad Alta pedonalità toglierebbe i mezzi privati. Sotto accusa i grandi bus

IL PIANO COMUNALE

PREVEDE NEL 2014 UNA PROGRESSIVA CHIUSURA AL TRAFFICO PRIVATO (NON RESIDENTE) TUTTA LA ZONA DENTRO LA CERCHIA DEL MILLE

LA CITTÀ DELLE BICI?

SI FERMA IL PROGETTO DI BIKE SHARING CHE DOVEVA METTERE A DISPOSIZIONE UN MIGLIAIO DI MEZZI: NON CI SONO I SOLDI

I T-DAYS

OVVERO, SABATO E DOMENICA PEDONALE NELLA T SENZA BUS E TAXI. CONTESTATISSIMI, SOPRATTUTTO DAI COMMERCianti, MA NON SOLO



Peso: 1-11%,2-51%



Valentina Laudadio



Anna Laura Mezzogori



Donata Zorzi



Peso: 1-11%,2-51%



Vania Eftiunova



Tiziana Silvestri



Sven Ferioli



Patrizia Branchini



Peso: 1-11%,2-51%

«Per auto e moto pochi posti, troppo cari»

I commercianti di via Castiglione: «Prima i parcheggi poi la pedonalizzazione»

NON È una questione di mezzi pubblici, ma di parcheggi. L'unica soluzione che farebbe andare giù la pedonalizzazione ai commercianti di via Castiglione e dintorni sarebbe quella di moltiplicare i posti per auto e motorini alle porte del centro, sui viali, e renderli molto meno cari. «Un po' come a Ferrara: il centro è pedonale ma vive perché intorno è pieno di parcheggi economici e comodi», suggerisce Andrea Marighella, del bar Regis davanti al Galvani. Poi bisognerebbe implementare il servizio pubblico, aggiunge il socio Fabio Fantazzini. «Ma non con gli autobus doppi, che in centro sono ingestibili. Piuttosto ci vorrebbero molte più navette», spiega. Il progetto di alta pedonalità (Zap) all'interno della cerchia del Mille che escluderà ogni giorno, 24 ore su 24, auto e moto dei cittadini non residenti in centro, non convince Giuseppe Zinelli titolare dell'omonimo negozio

di tessuti all'inizio di via Castiglione. «È un'area troppo vasta — commenta —, e poi prima servono i parcheggi». È l'esperienza negativa dei T-Days a rendere diffidenti gli esercenti di via Castiglione nei confronti del piano dell'Amministrazione, che però, a differenza del blocco totale del traffico nei finesettimana in via Ugo Bassi, Indipendenza e Rizzoli, lascerebbe passare le regolari linee di mezzi pubblici.

«Da quando ci sono i T-Days chiudo il sabato pomeriggio perché non viene più nessuno», racconta Romano Lenzi titolare di una gioielleria. «Bologna è una città di anziani — aggiunge —, con la pedonalizzazione molti non girerebbero più. Ci vorrebbero nuovi posti per auto e moto, ma molto meno cari di come sono ora».

BOCCIA la pedonalizzazione anche Isabella Pugliese, di un negozio di elettronica: «Vogliono ucciderci. La gente deve avere la possibilità di spostarsi in macchina e in motorino. E poi al limite prima bisogna inventarsi dei nuovi parcheggi, e poi il resto». Sarebbe contentissima di un centro senza auto né motorini Cristina Venturoli, della libreria Novissima. «Va cambiata la mentalità dei bolognesi, che si lamentano sempre. Si vende di meno non per le pedonalizzazioni, ma per la crisi», spiega. Ancora più convinti i residenti. «Si respirerebbe meglio», immagina Fabio Farci. «Sarebbe comodo per me, perché troverei più facilmente parcheggio — ammette Giovanni Trapani —. Ma prima di chiudere bisognerebbe pensare se si può trovare un altro sistema per inquinare meno».

Maddalena Oculi

MEZZI PUBBLICI

«Al posto degli autobus doppi bisogna aumentare le navette»

LE REGOLE

LA ZAP SARÀ ATTIVA 24 ORE SU 24 E 7 GIORNI SU 7. NON È DA CONFONDERE CON LA ZTL, ZONA PIÙ AMPIA CONTROLLATA DAL 'VIGILE' SIRIO ATTIVO DALLE 7 ALLE 20. INOLTRE, A DIFFERENZA DEI T-DAYS, SARANNO AMMESSI REGOLARMENTE I MEZZI PUBBLICI



Giovanni Trapani

«Prima di chiudere si può pensare a un altro sistema per non inquinare»



Tiziana Di Vivona

«Va bene pedonalizzare, basta che si lascino i mezzi pubblici»



Andrea Marighella

«L'esempio sia Ferrara: tantissimi parcheggi fuori dal centro pedonale»



Cristina Venturoli

«Si vive meglio con meno auto. I bolognesi cambino mentalità»



Giuseppe Zinelli

«La Zap comprende un'area troppo vasta»



Romano Lenzi

«Bologna è una città di anziani. Ci vogliono più posti auto e moto»



Fabio Farci

«Con meno auto e motorini respireremmo meglio»



Peso: 51%

Via Farini pedonale? Tanti dubbi ma nessuna chiusura

Tutti però chiedono parcheggi e navette al posto dei bus

NON si ribella, via Farini, ma è scettica e pretende certezze. Il tema è l'alta pedonalizzazione, allo studio in Giunta, che prevede maggiori restrizioni al traffico nella Ztl. Come in via Farini, appunto. Posizioni che si smussano, a dire il vero, man mano che, provenienti da via Santo Stefano (oggi percorribile), ci si avvicina verso l'incrocio con via D'Azeglio (totalmente pedonale da anni). Marco Sorge, titolare del Sostabene Café, all'incrocio con San Giovanni in Monte, non è contrario all'idea di pedonalità ma, piuttosto, a un ordine di priorità che gli pare sballato: «Un buon piano traffico — ragiona — dovrebbe partire dalla realizzazione di parcheggi e dalla sostituzione dei bus snodati con le navette. Altrimenti continueremo a rattoppare le strade e a non risolvere i problemi».

ALLA PORTA di fianco c'è Elly Minetti: commerciante da molti anni (sua la boutique Ariele) conosce bene la sua clientela. «Non avrei problemi — è sincera — perché i miei clienti vengono qui a piedi, oppure abitano in zona. Il vero dramma di una chiusura sa-

rebbe, piuttosto, non riuscire a effettuare mai carico e scarico. E non oso immaginare cosa voglia dire per i residenti. Perciò sono favorevole alla pedonalizzazione, ma chi vive e lavora in centro dovrebbe poter entrare sempre». Monica Ambrosioni, di Ambrosia, è più scettica: «La città è peggiorata anche dal punto di vista dei trasporti — considera —. E le amministrazioni non hanno mai trovato soluzioni durevoli, ma ne hanno fatto solo un gran parlare. Anche oggi perdiamo tempo a pensare se chiudere 24 ore su 24 o solo di giorno, quando il vero problema sono gli autobus enormi che spaccano vetrine e distruggono la pavimentazione». Per Letizia Giugni, titolare della farmacia Alberani, la domanda è mal posta: «Ragioniamo sul come: si è capito che il modello T-days non funziona. Mancano parcheggi, navette e eventi. Se perciò l'idea è di allargare quel modello, piuttosto che migliorarlo, non otterremo altro che disagi e chiusura di negozi». Paola Marangi, commessa in una bou-

tique, da ottima osservatrice pone un altro problema: «Visti i pochi parcheggi e i blocchi del traffico, la gente oggi viene in via Farini a fare shopping 'virtuale': prende nota mentale dei prodotti. Poi torna in macchina, accosta e compra tutto in 5 minuti. Un blocco totale del traffico eliminerebbe questa abitudine. E anche il fatturato di molti negozi».

Chiude il cerchio Luca, della tabaccheria ad angolo con via D'Azeglio. «Mio padre — dice — mi racconta sempre delle barricate che i commercianti fecero in seguito alla pedonalizzazione di via D'Azeglio. Dicevano che sarebbero stati costretti a chiudere tutti. Oggi provate a dir loro: 'si cambia, tornano le macchine'. Sarebbero altre barricate. Allora sapete che dico: facciamo le cose per bene, prevediamo navette e parcheggi, e poi pedonalizziamo tutto il centro. Vedrete che nessuno vorrà più tornare indietro...».

Simone Arminio

OPINIONI

«No al modello T-days»
«Chi vive e lavora in centro deve poter entrare»



Marco Sorge



Monica Ambrosioni



Letizia Giugni



Elly Minetti



Paola Marangi



Peso: 41%



RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

MOBILITA' E TRASPORTI

LA REPUBBLICA BOLOGNA	15/09/13	Corrono i tremila di Run tune up nel giorno piu' pedonale dell'anno = I tremila di run tune up alla festa dei pedoni	2
IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	16/09/13	Alta pedonalita' in autunno: ecco le strade senza auto = Ecco come sara' il centro pedonale	3
IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	19/09/13	Cerchia del Mille senz'auto Piazza Aldrovandi favorevole = 'San Vitale senz'auto? Subito. Pero' dateci navette elettroniche	4

Corrono i tremila di Run tune up nel giorno più pedonale dell'anno

LUCA BORTOLOTTI

TUTTI a piedi, almeno per due giorni. È iniziato ieri e proseguirà oggi il weekend più pedonale dell'anno. Stamattina la Run Tune Up riempirà le strade di tremila podisti, ma già da ieri il centro ha chiuso le porte alle auto e accolto il passeggio. T-Days e la festa di Strada Maggiore (c'era anche Prodi) creano un

rettilineo di due chilometri, da Ugo Bassi a Porta Mazzini, off-limits per le auto. E ieri s'è aggiunta la festa di via Broccaindosso.

SEGUE A PAGINA VI

ITREMILA DIRUNTUNEUP ALLA FESTA DEI PEDONI

LUCA BORTOLOTTI

(segue dalla prima di cronaca)

UN'ANTEPRIMA della Zona ad alta pedonalità promessa dal Comune, che prosegue oggi. Piazza Maggiore alle 7 accoglie i tremila della Run Tune Up, che dalle 9 alle 12,30 percorreranno i 21 km della gara. Chi non vi partecipa, meglio lasci perdere l'auto, perché la maratona bloccherà il traffico prima in centro, in via Marconi e via dei Mille, poi sui viali, tra porta San Donato e San Felice. Per i bus controllare il sito Tper, sono 36 le linee deviate, in piazza XX Settembre divieto di sosta con rimozione fino alle 13. Ora in cui chiuderà di nuovo Strada Maggiore, con un unico varco per le auto tra via Guerraz-

zi e piazza Aldrovandi. Fino alle 22 riprende la festa di strada, che ieri ha chiuso la via dalle 15 fino a notte, ma questa volta la pedonalizzazione non è stata poma della discordia, anzi, sono stati proprio i commercianti a volerla. Sessanta negozi si sono trasferiti con le bancarelle in strada, tra musica e visite guidate ai palazzi della via. Nel frattempo, anche via Broccaindosso viveva la sua giornata a piedi, anche se qui è una tradizione consolidata da 26 edizioni. A giudicare dai commenti, il primo giorno ad alta pedonalità ha funzionato. «Non ci risulta sia stato necessario rimuovere veicoli», dicono i vigili che vegliavano su Strada Maggiore. «Oltre ai cartelli, abbiamo messo un avviso ogni macchina parcheggiata e nelle cassette della posta

dei residenti», spiegano i volontari di Succede Solo a Bologna, che ha organizzato la festa. Qualche malumore di chi ha dovuto parcheggiare lontano da casa c'è, ma in generale l'atmosfera è rilassata, tutti ligi a rispettare i divieti. Insomma, se c'è un patto tra cittadini e negozianti, Bologna e pedonalizzazione possono andare d'accordo.



Peso: 1-4%,6-10%

Il piano del Comune Alta pedonalità in autunno: ecco le strade senza auto

ZANCHI ■ A pagina 6

Ecco come sarà il centro pedonale

Il sindaco: «Chiusura della cerchia del Mille». Le strade proibite ai non residenti

di **ANDREA ZANCHI**

«**DALL'AUTUNNO** partiremo con il piano che prevede di escludere auto e moto dei non residenti dalla cerchia del Mille». Il sindaco Virginio Merola, nella tradizionale intervista di settembre dal palco della Festa dell'Unità, ha rilanciato con decisione il piano di pedonalizzazione del centro, sotto il cui segno aveva aperto il proprio mandato a Palazzo d'Accursio. Il passo annunciato da Merola, se realizzato, comporterebbe una rivoluzione radicale nell'organizzazione del traffico e, soprattutto, nelle sedimentate abitudini dei bolognesi. Togliere auto e moto dei non residenti dalla cerchia del Mille significherebbe infatti chiudere all'accesso di gran parte dei mezzi privati strade oggi utilissime per gli spostamenti quotidiani.

QUALCHE esempio? Via Farini, buona parte di via Castiglione e quasi tutta la zona intorno a

piazza San Domenico, via Augusto Righi, via Nazario Sauro. Ma soprattutto metà di Strada Maggiore e via San Vitale, dalle Due Torri fino all'incrocio con piazza Aldrovandi, creando così una spe-

cie di 'cuscinetto' intorno al cuore di Bologna, la 'T', che continuerà ad essere pedonalizzata nel corso dei weekend e dei festivi.

IL PIANO era stato annunciato dall'assessore alla Mobilità Andrea Colombo già nel dicembre 2011, con l'intenzione di iniziare la progressiva chiusura ai mezzi dei non residenti già dalla primavera successiva, quella del 2012. Finora però, del progetto denominato 'Di nuovo in centro', sono stati realizzati solo i T-Days, non senza critiche, polemiche e qualche aggiustamento in corsa. Adesso, stando a quanto detto dal sindaco l'altra sera, i tempi sono maturi per un'ulteriore stretta sull'accesso in centro dei mezzi privati. E chi pensa che comunque se la

caverà grazie a qualche scorciatoia, o contando sull'assenza di controlli, potrebbe rimanere deluso: la Zap (Zona ad alta pedonalità) che l'amministrazione intende realizzare nella cerchia del Mille sa-

rà attiva sempre, sette giorni su sette e 24 ore al giorno, e verrà sorvegliata da una serie di nuove telecamere pronte a sanzionare chi cercherà di accedere senza averne i requisiti.

LA ZONA ad alta pedonalità non andrà poi confusa con la Ztl, quella più ampia controllata dal 'vigile elettronico' Sirio, che rimarrà attiva con gli orari e le modalità già in vigore (ogni giorno dalle 7 alle 20): quando Sirio sarà spento si potrà accedere al centro in auto o in moto solo nell'area compresa tra i viali e la zona ad alta pedonalità. In quest'ultima, infatti, l'accesso sarà sempre garantito solo a mezzi privati dei residenti, bici, taxi, auto di servizio, mezzi operativi (ma solo in fasce ristrette) e ovviamente autobus.

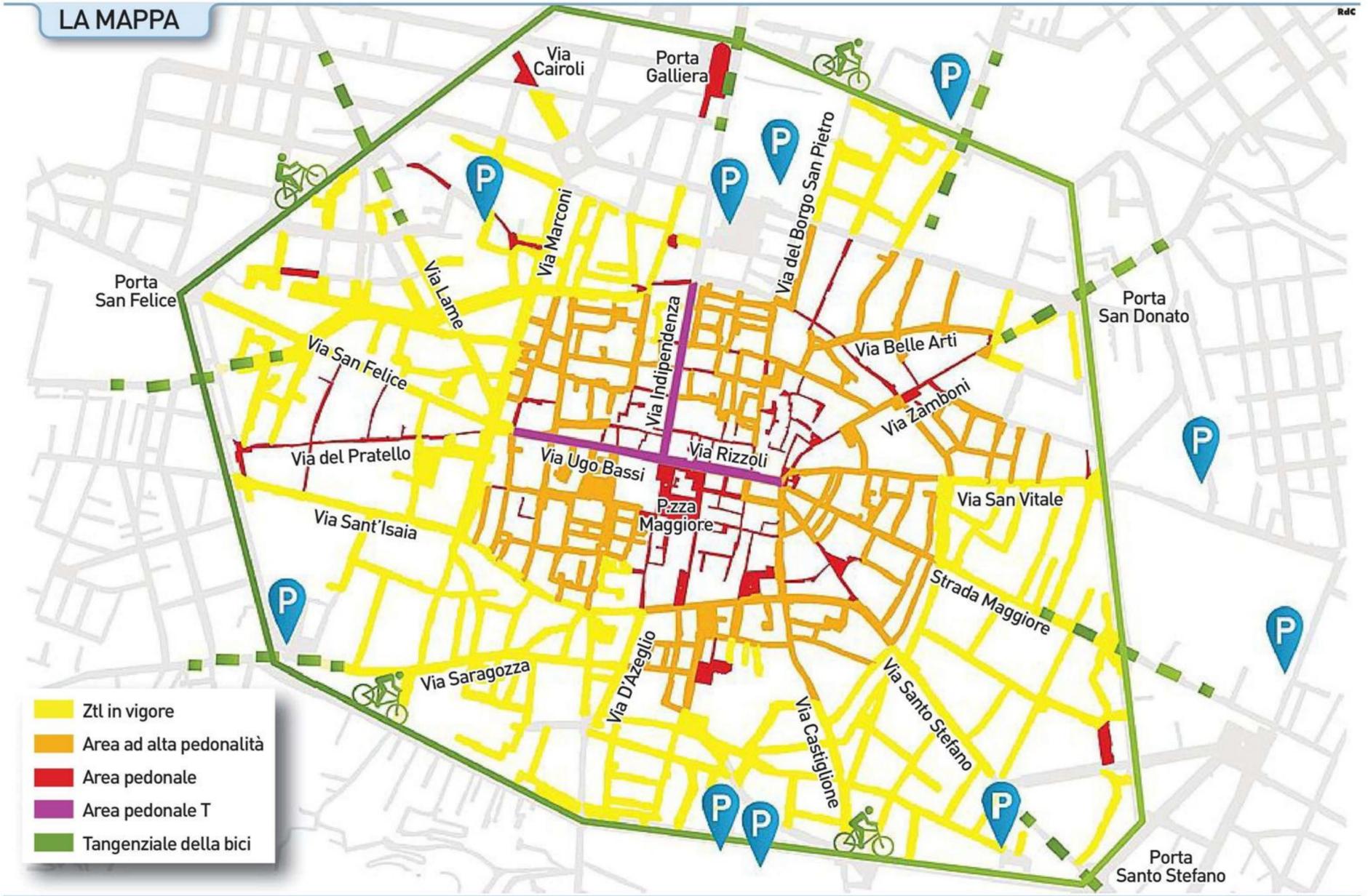
Una vera e propria rivoluzione, dunque, che comporterà tanti adattamenti e ancor più numerosi tavoli — oltre quelli già tenuti — con cittadini, commercianti e imprese. Per prepararli al futuro della città pedonale.

**VIRGINIO
MEROLA**

«Avanti con il progetto della Zona ad alta pedonalità: via auto e moto dei non residenti dal cuore del centro»

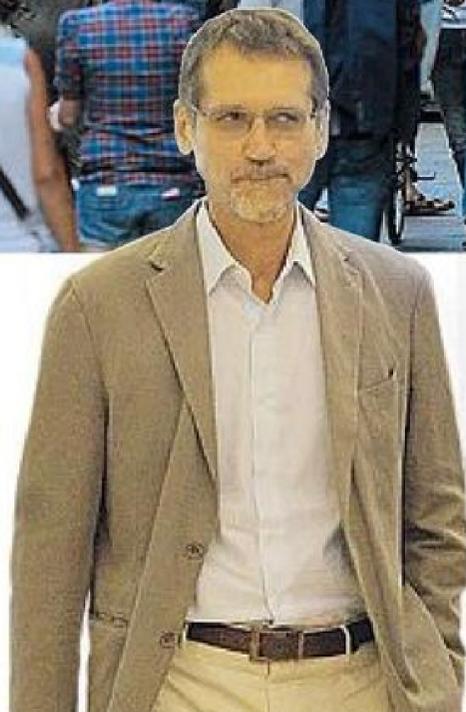


Peso: 1-3%,6-100%



GLI ALTRI INTERVENTI

«Procederemo con la riqualificazione di strade e piazze con nuovi arredi urbani E completeremo l'Sfm»



Peso: 1-3%,6-100%

«San Vitale libera anche dai maxibus»

Cerchia del Mille senz'auto Piazza Aldrovandi favorevole

ARMINIO ■ A pagina 4 e 5

«San Vitale senz'auto? Subito. Però dateci navette elettriche»
Da residenti e commercianti, anche in piazza Aldrovandi, sì alla pedonalizzazione «Ma sia fatta bene»

«**GUARDATE** questa zona quant'è bella. Il centro di Bologna è affascinante e andrebbe valorizzato di più». Su come fare Carlo Casali, residente di piazza Aldrovandi, non ha dubbi: «Pedonalizzazioni? Subito, bene, saremmo tutti d'accordo. Ma a una condizione: che si elimino subito quei 'bestioni' da 18 metri che rovina-

no le nostre strade, fanno vibrare i palazzi e fanno spendere al Comune milioni di euro in rattoppi e lavori straordinari». Sarà l'effetto positivo della recente due giorni di festa in Strada Maggiore, ma a fare un giro tra i negozianti e i residenti della zona di via San Vitale e piazza Aldrovandi i pareri che si incontrano a una prospettiva di traffico zero sono tutti più che positivi. Unica richiesta, corale e condivisa: più navette elettriche, piste ciclabili e mezzi di trasporto sostenibili. «La differenza tra città come Amsterdam e la no-

stra — ragiona Salvatore Nasti, titolare della Caffetteria Le Tuatè, all'incrocio tra via San Vitale e piazza Aldrovandi — è che lì ci sono zone pedonali servite da una vera rete di navette elettriche che rendono godibile e vivibile la città senza auto e bus pesanti. Qui, invece, si vorrebbe il contrario: strade sgombre ma senza collegamenti. O cammini o ti arrangi».

DOMENICO Zagari, che qualche metro più in giù gestisce la pizzeria La Rustica si spinge anche più in là: «Per via San Vitale totalmente pedonale io firmerei domani. Tanto qui la gente, pur volendo venire in auto, non riesce a parcheggiare. Allora, invece di litigare, si potrebbe lavorare a un parcheggio subito fuori porta, una serie di navette elettriche per il centro e, magari, una pista ciclabile decente, visto che quella che abbiamo in via San Vitale è pessima». Gabriella Cenacchi e Ugo Grazzini, che in questa via ci lavorano, sarebbero ben contenti di una chiusura del traffico e una migliore ciclabile, visto che da queste parti ci arrivano soltanto in bici. E chi la bici non può permettersela? Grazia Vecchi pensa a sua madre, che «non vivrebbe senza

un giro in centro o in Piazzola e che, però, è semi-inferma, nonostante non sia molto anziana». Anche per lei, perciò, il sì a un centro altamente pedonalizzato «sarebbe da associare a una vera e propria rete di navette. E magari a feste che rivitalizzano i consumi». Non è del tutto convinto Claudio Colombis, che gestisce una tabaccheria: «Per i commercianti la pedonalizzazione è un danno in ogni caso. Basta contare i negozi che hanno chiuso». Allora nient? «No — chiarisce —. Dico soltanto che, se pedonalizzazione dev'essere, bisogna pensare a farla bene. Sentendo i commercianti, organizzando eventi, aumentando i mezzi pubblici. Altrimenti è soltanto fumo negli occhi».

Simone Arminio

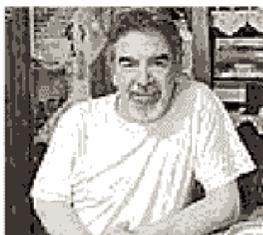
LE RICHIESTE

«Via i bus doppi, che spaccano strade e palazzi. Puntare su eventi e piste ciclabili»



SALVATORE NASTI

«ALL'ESTERO LE ZONE PEDONALI SONO SERVITE BENE DA MEZZI ELETTRICI QUI SI VUOLE FAR SENZA COLLEGAMENTI»



DOMENICO ZAGARI

«QUI NON SI PARCHEGGIA COMUNQUE ALLORA PENSIAMO A POSTI FUORI PORTA CON NAVETTE CHE PORTINO IN CENTRO»



Grazia Vecchi



Peso: 1-6%,4-26%



Claudio Colombis



Gabriella Cenacchi



Ugo Grazzini



Peso: 1-6%,4-26%



MOBILITA' E TRASPORTI

IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	20/09/13	Ascom: 'Si' ai parcheggi interrati' = Box interrati al Baraccano e porta Saragozza	2
---	----------	---	---

Ascom: «Sì ai parcheggi interrati»

Ipotesi Baraccano e Saragozza. Via Castiglione critica la pedonalità

OCULI e ORSI ■ A pagina 6, 7 e 9

Box interrati al Baraccano e porta Saragozza

*I progetti del Comune
per affrontare il tema sosta*

DUE NUOVI parcheggi sotterranei, a porta Saragozza e al Baraccano. E un aumento dei posti auto all'ex Staveco. Sono progetti — in parte eredità di passate amministrazioni, ma ora più urgenti, in vista dell'entrata in vigore della Zap: la zona ad alta pedonalità — su cui sta lavorando la giunta Merola. Alla quale basterebbe dare il primo colpo di piccone per potere dire di avere rispettato alcuni punti del programma di mandato.

Intanto, si ragiona sul progetto di parcheggio interrato in piazza Roosevelt, proposto al Comune da Legacoop e imprese dell'Ance. Anche questo nel programma di mandato del

sindaco. Ma sul quale non poche perplessità — causa soprattutto la possibile presenza di un sito archeologico — nutrono l'assessore ai lavori pubblici Patrizia Gabellini e la soppintendente Paola Grifoni.

ANDREA Colombo, assessore alla mobilità, annuncia «un prossimo incontro con Ance e Legacoop, per valutare insieme la fattibilità tecnica e la sostenibilità economica della proposta».

In ogni caso, il Comune ribadisce le proprie intenzioni in merito all'utilizzo del parcheggio di piazza Roosevelt. «L'abbiamo sempre inteso come parcheggio di servizio e pertinenziale», cioè per i mezzi di Comune, Questura e

Prefettura e parte per i residenti.

Insomma, «nessuna intenzione» di andare — anche solo in parte — verso un parcheggio pubblico a rotazione, come quello di piazza 8 Agosto», avverte Colombo. La cordata Legacoop-Ance, invece, avrebbe preteso una quota di posti auto liberi. «Le strade del centro intorno a piazza Roosevelt — commenta Colombo — non sarebbero in grado di sopportare il flusso continuo di traffico che sarebbe attratto dal nuovo parcheggio».

Luca Orsi

ANDREA COLOMBO

**Sotto piazza Roosevelt niente posti a rotazione
Presto incontrerò Legacoop e Ance per valutare il progetto**

IL PIANO DI PALAZZO D'ACCURSIO

ALLO STUDIO DUE PARCHEGGI SOTTERRANEI: UNO AL BARACCANO E L'ALTRO A PORTA SARAGOZZA, IN PIÙ L'AUMENTO DI POSTI ALL'EX STAVECO

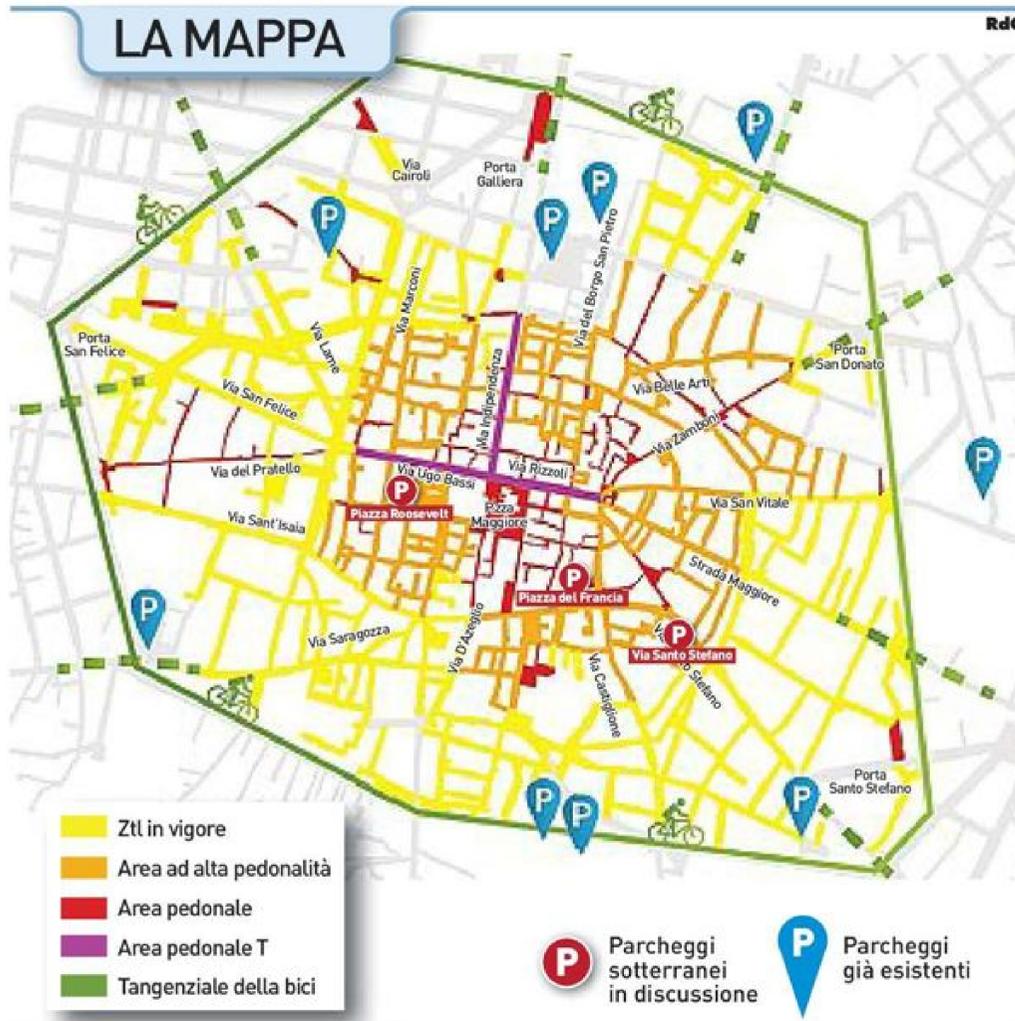
LA PROPOSTA DEGLI IMPRENDITORI

I COSTRUTTORI DI ANCE E LEGACOOP HANNO LANCIATO LA SFIDA DEI PARCHEGGI INTERRATI NELLE PIAZZE ROOSVELT, DEL FRANCIA E S. STEFANO

ZONA AD ALTA PEDONALITÀ

LA ZAP È IL CUORE DEL PROGETTO, CHE PREVEDE DI ESCLUDERE AL DI FUORI DELLA CERCHIA DEL MILLE LE AUTO E MOTO DEI NON RESIDENTI







RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

MOBILITA' E TRASPORTI

IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	08/09/13	Tranelli e finte piste: la corsa a ostacoli del ciclista quotidiano	2
IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	08/09/13	I tragitti inesistenti nella Cerchia del Mille	3
CORRIERE DI BOLOGNA	28/09/13	La rivolta della zona 'U': 'Cosi' la pedonalita' non va' = L'inversione a 'U' dei residenti: 'Basta caos e auto contromano'	4

VIAGGIO IN BICI

Tranelli e finte piste: la corsa a ostacoli del ciclista quotidiano

I CHILOMETRI di pista ciclabile sotto le Due Torri erano 118 nel 2010. Dopo le ultime inaugurazioni (via Casaralta, via Saliceto-Ferrarese, via Orioli-Curiel), oggi il numero complessivo ha superato i 120 chilometri, con l'obiettivo di arrivare a 130 nei prossimi anni. Veri e propri gioiellini, le ultime realizzazioni: basti percorrere tratti come quello a doppia corsia e spartitraffico rialzato in via Massarenti, la ciclabile di via Albertoni e altre. Peccato che, nella maggior parte dei casi, il risveglio del ciclista sia brusco e la sorpresa sempre dietro l'angolo. Basta fare un giro, in bici ovviamente, per scoprire le mille insidie che assediano chi (come molti in città, primo fra tutti lo stesso assessore alla mobilità An-

drea Colombo) utilizza i pedali come mezzo di trasporto quotidiano. Il percorso si rivelerà una vera corsa a ostacoli. Con piste che spariscono all'improvviso, lasciando il ciclista nel bel mezzo del traffico dei viali, facendolo piombare in velocità su una affollata fermata di autobus, o davanti a un muro improvviso. Le foto qui attorno lo testimoniano.

Simone Arminio



**Via Casarini,
difficoltà alta**

UN LUNGO percorso ciclabile porta dalla Stazione (via Bovi Campeggi) fino all'ospedale Maggiore. Ma occhio ai tranelli: curve a gomito in cui il traffico ciclabile a doppio senso si mescola con quello pedonale, incroci pericolosi con parcheggi e passi carrai e chicane per evitare lampioni e fermate.



**Autostrade
nel deserto**

UN PEZZO dei viali ciclabili del futuro è già attivo. Va da porta San Vitale a porta Mazzini (nella foto a sinistra). Percorso godibilissimo, se non fosse per l'arrivo. Due le scelte: a destra un attraversamento abbandona il ciclista su Strada Maggiore (divieto d'accesso), a sinistra ci sono i viali, da affrontare senza semafori né strisce dedicate. La foto a destra è in via Ranzani, dove passa una nuovissima pista a due corsie. La attraversano molte bici che poi si ritrovano di fronte a un muro...



Peso: 68%



↓ Percorsi interrotti

MOLTE le piste che finiscono bruscamente, lasciando il ciclista col grattacapo di come continuare. Quella in foto è via Rimesse. Altri esempi? In viale Aldo Moro, in via Dante, in via Riva Reno (angolo via San Carlo) e in via Stalingrado, dove in molti casi gli alberi hanno invaso lo spazio.



↓ Massarenti, un sogno breve

INAUGURATI la scorsa estate, i pochi metri di ciclabile di via Massarenti (qui sotto) abbandonano il ciclista al primo incrocio. Stesso destino dall'altro lato, tra via Albertoni e Strada Maggiore.



I tragitti inesistenti nella Cerchia del Mille

TRA le strade più trafficate dalle due ruote ci sono, ovviamente, quelle del centro. La Cerchia del Mille è anche la zona della città a più alta densità di piste ciclabili, che però nella maggior parte dei casi si traducono in una striscia di vernice tirata sull'asfalto o sui basoli di granito. Il caso più eclatante è su via San Vitale (**nella foto a destra**). La pista corre sul lato destro, stretta tra i portici e il traffico veicolare. Le bici si incolonnano, ma finiscono per piombare su una (quasi sempre affollata) fermata dell'auto-bus che a un certo punto si sovrappone alla ciclabile.

Impossibile svicolare: occorre frenare e sperare che nessuno scenda dal bus senza guardare. Qualche metro più avanti il percorso termina, ma la maggior parte delle bici continuano, dirette in piazza Maggiore. Un altro punto caldo? È in via delle Moline, dove la pista procede contromano, delimitata da una striscia di vernice sulla quale, immancabilmente, parcheggiano le auto.

s. arm.



Peso: 16%

I residenti: «Mezzi contromano e pochi posteggi, rivedere il piano». Colombo: «Più vigili»

La rivolta della zona «U»: «Così la pedonalità non va»

Cinque anni dopo, i residenti che si erano battuti per la chiusura al traffico (tranne il loro) della zona universitaria non ne possono più: «La zona è un caos, con macchine e motorini che sfrecciano in controsenso per evitare le telecamere». Ciavatti del comitato piazza Verdi: «Siamo per le pedonalizzazioni, ma non fatte in questo modo».

Hanno scritto all'assessore Colombo, ma solo ieri hanno avuto risposta: la promessa di un giro di vite da parte dei vigili e la rassicurazione che tutto si sistemerà con la creazione della Zona ad alta pedonalità (ferme al palo, però, a causa delle difficoltà di bilancio del Comune).

E la Lega annuncia una protesta per sabato prossimo.

A PAGINA 2 **Stefanelli**

L'inversione a «U» dei residenti: «Basta caos e auto contromano»

Ira di chi volle i limiti in zona universitaria: progetto lasciato a metà
Colombo promette il pugno duro dei vigili: ma il Comune va avanti

Ci sono voluti cinque anni per cambiare idea. Alla fine, anche i più accesi sostenitori dei divieti al traffico privato in centro storico sono capitolati.

Così, se nel 2008 il comitato piazza Verdi e dintorni, guidato da Otello Ciavatti, era stato tra gli sponsor del progetto che creò la zona «U», con le telecamere a guardia di una parte della cittadella universitaria, ora è lo stesso Ciavatti a sbottare: «Noi non siamo contrari al progetto di pedonalizzazione, ma serve una mappa ragionata della zona. O si mettono le telecamere anche all'ingresso delle altre strade, oppure si revoca il progetto. Se si lasciano le cose a metà, si crea solo incertezza».

Così, seduti intorno al tavolino di un bar in via Belle Arti, si sono sfogati i residenti: parcheggi impossibili da trovare, i bisogni (canini, ma anche umani) che tutte le matti-

ne attendono i commercianti e poi, ancora, graffiti, sporcizia ma, soprattutto, un numero imprecisato di auto e motorini che ogni giorno sfrecciano contromano per bypassare le telecamere, percorrendo via Centotrecento, Mascarella, Belle Arti e de' Castagnoli. Infrazioni che provocano molto spesso incidenti: «Ancora non ce ne sono stati di gravi — ha continuato Ciavatti — ma non possiamo aspettare che ci scappi il morto».

Per questo chi la zona la vive ogni giorno e rivendica il diritto a condurre un'esistenza tranquilla ha fatto partire varie lettere all'assessore alla Mobilità Andrea Colombo: «Ma non ci ha risposto nessuno, una volta ogni 15 giorni mandano i vigili, però non basta». Dal canto suo, l'assessore (che nel 2008 era a capo della commissione Mobilità del Quartiere San Vitale) ha invitato i residenti a fare la loro parte, assicurando però

più controlli: «Ho già concordato con il comando della polizia municipale un programma straordinario di servizi di controllo del territorio dei vigili urbani, per sanzionare duramente i veicoli che entrano in contromano nella zona e per prevenire situazioni di degrado urbano». Ma sulle difficoltà di accesso alla zona ha ammesso: «Si tratta di situazioni transitorie e limitate, conosciute all'amministrazione che saranno superate nell'ambito del progetto della zona ad alta pedonalità che riconnettendo le diverse aree pedo-



Peso: 1-9%,2-39%

nali semplificherà i percorsi di accesso e uscita per i residenti». La soluzione, dunque, arriverà: peccato che il progetto sia ancora al palo, a causa delle difficoltà di bilancio di Palazzo d'Accursio.

Il dibattito intorno alla «zona U» iniziò cinque anni fa quando l'allora assessore Maurizio Zamboni, della giunta Cofferati, decise di intervenire. Il progetto creò, come sempre, un enorme dibattito e divise l'opinione pubblica fra coloro che erano favorevoli (tra cui i residenti che ieri hanno protestato) e chi, inve-

ce, altri comitati e soprattutto i commercianti, paventavano la riduzione dei posti auto. Alla fine, il 15 maggio 2008 la zona venne «chiusa», anche se nella versione soft: accesso consentito ai soli residenti. Ad accodarsi alla protesta dei residenti c'è anche la Lega Nord che cavalca l'onda e annuncia che, il 5 ottobre, scenderà in piazza. «La zona U è sempre più fuori controllo — dichiara in una nota la consigliera comunale del Carroc-

cio Lucia Borgonzoni — ai problemi di degrado e spaccio, si sono aggiunti quelli della violenza in via Mascarella». È proprio lungo questa via che la Lega farà volantaggio: «Per stare vicino ai cittadini — dice Borgonzoni — chiederò un'udienza conoscitiva, anche alla presenza dell'assessore Colombo. Deve rendersi conto che le misure al traffico di questo tipo portano solo nel più totale caos».

Teodora Stefanelli

Il trucco anti-telecamere

Ciavatti del comitato piazza Verdi e dintorni denuncia la pratica di imboccare le strade telesorvegliate contromano per evitare le multe



Via Bertoloni Il varco su via Irnerio con la telecamere della zona «U»



Peso: 1-9%,2-39%



La foto-sequenza

Via Belle Arti, ieri mattina: un furgone imbocca la strada in controsenso e si infila nel passo carraio di Palazzo Bentivogli, poi ingrana la retromarcia fino a imboccare via Mascarella nel senso giusto



Peso: 1-9%,2-39%



MOBILITA' E TRASPORTI

IL RESTO DEL CARLINO 21/09/13 L'assessore: 'Le aree pedonali non saranno tutte uguali' **2**
BOLOGNA

QUESTION TIME

L'assessore: «Le aree pedonali non saranno tutte uguali»

DI pedonalizzazione e trasporti si è parlato ieri anche al question time. Tre le domande in merito, presentate dal consigliere Daniele Carella (Pdl) all'assessore alla mobilità Andrea Colombo per ciò che riguarda le nuove Zap, Zone ad alta pedonalizzazione, e dal suo collega di partito Michele Faci all'assessore all'urbanistica Patrizia Gabellini, in merito alla realizzazione dei nuovi parcheggi interrati in piazza Roosevelt e del Francia. Sulla pedonalizzazione, Colombo ci tiene a precisare che «saranno diverse le tipologie a cui si pensa. Alcune, infatti, sono da

considerarsi integrali anche se prevedono l'accesso alle biciclette, comportando perciò un livello minimo di attenzione ai pericoli da parte del pedone». Altre, viceversa, «prevederanno, seppure in maniera limitatissima, la possibilità di accesso di alcune vetture». Da qui anche la cura che il Comune assicura «nell'informare con il massimo anticipo e nelle maniere più adeguate la cittadinanza in merito ai cambiamenti e alle trasformazioni che verranno». Sono da considerarsi, invece, «anticipazioni» le informazioni sui parcheggi interrati pubblicate dal Carlino, spiega l'assessore Gabelli-

ni, in merito ai futuri parcheggi sotterranei delle piazze Roosevelt e del Francia. «Solo tra alcune settimane — precisa l'assessore —, in un incontro previsto con Legacoop e Ance, verremo messi al corrente di ulteriori dettagli sui progetti» che l'assessore valuta come «interessanti anche se insistono su aree che hanno problemi che occorre approfondire e risolvere». **s. arm.**





RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

MOBILITA' E TRASPORTI

IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	05/09/13	Scandalo Bici D'Oro = Le bici del Comune: poche e piacciono solo ai ladri	2
IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	05/09/13	Nei sogni del Comune una super-ciclabile	3
IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	06/09/13	La Consulta dei ciclisti bocchia il bike sharing: 'Costa troppo'	4
CORRIERE DI BOLOGNA	22/09/13	Colombo insiste: 'Faremo altre Ztl' E per i dirigenti arrivano le super-bici	5
LA REPUBBLICA	23/09/13	In treno o sul bus con la bici pieghevole l'ultima rivoluzione degli eco-pendolari	6
CORRIERE DI BOLOGNA	26/09/13	La tangenziale delle biciclette = Sui viali in bicicletta, ecco come Ok del Comune alla tangenziale	7

SCANDALO BICI D'ORO



Le bici del Comune: poche

Sistemarle tutte ci costa 55mila euro all'anno. Lisei

di SAVERIO MIGLIARI
TU CHIAMALO se vuoi *bike sharing*, anche se non ci sono né le *bikes* (biciclette) né di conseguenza lo *sharing* (scambio). Le rastrelliere di proprietà di Tper sparse per la città sono quasi sempre vuote e il sistema è macchinoso e poco utilizzato. Qualche numero sul servizio? Delle 188 biciclette comprate da Atc nel 2005 ne rimangono soltanto 141. Le altre 47 si sono volatilizzate nel nulla e ad oggi non sono state recuperate. Il bilancio, già tragico, lo sarebbe ancora di più se non fossero state ritrovate altre 28 bici, scomparse negli anni passati e recuperate nel corso del tempo. Quanto costano?

e piacciono solo ai ladri

(Pdl): «Spreco di soldi, affidiamole a un privato»

Per comprarle sono stati spesi 120mila euro dal 2005 al 2010, ma 55mila vengono spesi per la manutenzione ogni anno (fino a oggi quindi sono stati sborsati, dal pubblico, 440mila euro). In pratica in otto anni queste due ruote ci sono costate 2.978 euro cadauna. Il Comune dichiara che solo il 5% delle biciclette non viene restituita la sera come da regolamento, ma basta fare un giro in città dopo le 23



Peso: 1-29%,2-45%

per capire che la stima è un po' al ribasso. Le foto pubblicate lo dimostrano.

SECONDO il regolamento queste bici devono essere prese e restituite nella rastrelliera d'origine, in un arco temporale che va dalle 6 di mattina alle 23. Per utilizzare questo servizio si devono versare 10 euro di cauzione (5 per gli studenti dell'università): a questo punto viene consegnata una chiave personale che aprirà il lucchetto della bicicletta, utilizzabile in tutte le rastrelliere.

«Molte biciclette sono state rubate, ma ce ne sono molte altre che non vengono restituite, infatti le rastrelliere sono sempre vuote e chi le prende le porta solo se viene contattato», commenta il consigliere del Pdl Marco Lisei (a destra), che ha presentato un'inter-

rogazione su questo tema.

LA CONTESTAZIONE del berlusconiano è a tutto tondo. «Noi abbiamo un sistema di *bike sharing* da asilo nido: è un sistema per buttare via i soldi più che altro — attacca —. Se si guarda all'estero, gli unici sistemi che funzionano sono quelli dove si deve dare la carta di credito come garanzia, così che se la trattiene più del dovuto ti viene sottratta una penale direttamente dalla carta di credito». Punizioni per i furbetti quindi, ma anche un sistema da ripensare nella sua logica. «Bisogna dare la possibilità di riporre le bici in qualsiasi rastrelliera in città, non soltanto in quella d'origine — spiega Lisei —. E' chiaro che il problema dell'educazione sociale non la si può imputare alla Giunta, ma si deve fare di tutto per dis-

suadere queste forme di maleducazione. Perché se il Comune è il primo a non fare controlli è ovvio che chi le usa se ne approfitta». Per il futuro, meglio ripensare tutto il sistema: «Di fronte a un fallimento di questa portata credo che l'Amministrazione debba decidere come impiegare gli investimenti futuri, che sono milioni di euro». La sua proposta all'assessore Andrea Colombo è di andare oltre alla gestione strettamente pubblica del servizio: «Perché non aprire ai privati? All'estero è così che funziona: in una condizione di sofferenza di bilancio come la nostra potrebbe essere un modo per offrire un'opportunità alla cittadinanza senza fare ricadere le spese sul pubblico, anche se fossero finanziamenti europei o regionali».

**SONO LE DUE RUOTE
COMPRATE DA ATC NEL 2005
MA NE RESTANO SOLO 141**

**MILA GLI EURO SPESI FINO
AL 2010 PER L'ACQUISTO,
IN PIÙ C'È LA MANUTENZIONE**

**MILA GLI EURO COMPLESSIVI
SBORSATI FINO A OGGI. OGNI
MEZZO È COSTATO 2.978 EURO**

80

Le postazioni dove montare le nuove rastrelliere

5 %

La quantità di mezzi che secondo il Comune non viene restituita

1.000

Le bici da introdurre nel nuovo sistema di 'bike-sharing'



VUOTE Sopra, una rastrelliera



Peso: 1-29%,2-45%



LA MAPPA
A sinistra le 23
postazioni dove
si potrebbero
prelevare le bici
del bike sharing
Sotto
l'assessore alla
mobilità
Andrea
Colombo



Peso: 1-29%,2-45%

IL PROGETTO DI PALAZZO D'ACCURSIO

Nei sogni del Comune una super-ciclabile

TRE MILIONI e mezzo di investimenti per portare in città mille nuove biciclette e un nuovo, moderno, sistema di *bike-sharing*. L'assessore alla mobilità Andrea Colombo (lui stesso si muove in bici in città) sta preparando il nuovo progetto, da incrociare con la costruzione della famosa tangenziale delle biciclette, che correrà tutta attorno ai viali. «Con il nuovo piano — spiegava Andrea Colombo in un'intervista al *Carlino* — metteremo in strada mille biciclette, distribuite in 80 postazioni, tutte nel centro storico, distanti fra loro circa 200 metri». Una re-

te capillare di bici pubbliche, a no-lo gratuito, «che punta a rivoluzionare e rendere agevoli gli spostamenti ciclabili nel cuore della città. E il sistema cambierà: si prenderà la bici in un posto e la si lascerà in un altro, senza pagare nulla. È un sistema diffuso nel Nord Europa».

QUESTA idea è quella già applicata in tante capitali europee e renderà il sistema di scambio bici molto più fruibile: in pratica chi si 'abbonerà' al servizio potrà prendere la bici in un parcheggio scambiatore e parcheggiarla nella

rastrelliera davanti alle Due Torri, poi spostarsi e prendere un'altra bici in un altro punto della città, senza dovere restituire l'originale nella rastrelliera del parcheggio scambiatore.

PER QUANTO riguarda invece la nuova tangenziale delle biciclette, l'assessore ha già annunciato l'inizio dei lavori entro l'estate. Un anello ciclabile lungo i viali di circa dieci chilometri, i cui primi due tratti saranno realizzati su viale Masini all'altezza dell'autostazione, e tra via Sabotino e Porta Saragozza. Per queste due porzioni la fine dei lavori è prevista per la primavera del prossimo anno. La pista ciclabile sarà realizzata all'interno degli spartitraffico oppure, dove non c'è lo spazio fisico, ai lati della strada.

s. m.



Peso: 22%

«LA TANGENZIALE? ERA MEGLIO INIZIARE DAL La Consulta dei ciclisti boccia

COLLEGAMENTO TRA LA STAZIONE E INGEGNERIA» il bike sharing: «Costa troppo»

di SAVERIO MIGLIARI

«**FORSE** sarebbe meglio donarle all'Africa, dove potrebbero essere mezzi formidabili...». Bibi Bellini, esponente della Consulta delle biciclette di Bologna, scherza, ma non troppo. Piuttosto che mantenere un servizio che presenta costi alti di manutenzione e nessun beneficio, «meglio donare le bici agli africani». Il bike sharing (servizio di nolo pubblico delle bici; *ndr*) non funziona, «e da rumors pare che manchino le risorse anche per realizzare il progetto presentato dal Comune un anno fa». Mille biciclette e ottanta postazioni nuove, con un servizio che permetta di prelevare una bici in una rastrelliera e lasciarla in un'altra, senza bisogno di riconsegnarla in quella originale. «Ma il servizio è oneroso e ne varrebbe la pena solo se fosse un'operazione massiccia che crei, come a Parigi, delle critical mass (masse critiche; *ndr*) in grado di cambiare i costumi di una città». Anche la ricerca di sponsor privati, suggerita dal consigliere del Pdl

Marco Lisei, non sarebbe così semplice: «I parametri pubblicitari stanno cambiando e l'unico modo per avere un introito con il bike sharing è con le affissioni», spiega Bellini.

I SOLDI destinati a questo servizio «sarebbero più utili investirli nelle infrastrutture ciclabili — dice Francesco Masi della Monte Sole bike group — Ho qualche perplessità sul *bike sharing*, è un servizio dai costi elevati». Masi ricorda bene le promesse dell'assessore Andrea Colombo: «Sembrava cosa fatta. Ma nella pratica non si è visto nulla». Altro discorso è quello della tangenziale delle biciclette: «I lavori sono partiti con un anno di ritardo e noi avevamo chiesto di seguire un obiettivo: avevamo presentato dati che dimostravano il flusso intenso di spostamenti dalla stazione dei treni verso la facoltà di Ingegneria, suggerendo di partire da quel tratto di viali con i lavori delle ciclabili. Ma il Comune — conclude Masi — ha preferito iniziare dalla zona di San Mamolo, dove non credo che ci siano tantissimi ciclisti, o almeno non quelli che usano le ciclabili».



Peso: 10%



» | **L'assessore** Ridotte le auto di servizio

Colombo insiste: «Faremo altre Ztl» E per i dirigenti arrivano le super-bici

«Vanno ampliate le zone a traffico limitato». Non ha dubbi l'assessore alla Mobilità Andrea Colombo, in risposta alle sollecitazioni dell'Ordine dei medici, su quali siano le misure necessarie a ridurre l'inquinamento. Ma è anche consapevole che non si possa arginare il problema dentro i soli confini di Bologna. «Noi procediamo nella battaglia contro gli inquinanti locali e contro l'inquinamento acustico — spiega — ma poi servono provvedimenti su tutta l'area padana, non basta che le misure di riduzione dello smog siano limitate all'Emilia-Romagna, devono essere all'interno di un piano interregionale».

Detto questo, Colombo resta della sua idea: «Bisogna ridurre sempre di più il traffico privato e fare in modo che il centro sia sempre più accessibile ai mezzi pubblici». È la qualità dei mezzi pubblici, però, che fa la differenza. I medici chiedono bus a metano. Arriveranno? «Speriamo che Tper — dice l'assessore — ricominci gli investimenti: abbiamo già concordato che quando sarà ripianato il buco di bilancio, dovrà puntare su

mezzi a metano. E poi arriveranno anche i nuovi filobus elettrici». Tempo stimato? «Diciamo che nei prossimi tre anni verrà avviato il ricambio della flotta».

Nel frattempo il Comune ha deciso di puntare sulle bici. Due anni dopo aver tolto il pass a dirigenti e amministratori per l'accesso alla Ztl, ha deciso di fornire loro 10 bici super moderne realizzate da Ducati Energia e presentate ieri all'interno della Settimana europea della mobilità sostenibile. «Sono le prime 10 bici — ha spiegato Colombo insieme al presidente di Ducati Energia Guidalberto Guidi — di un totale di 50 mezzi messi a disposizione grazie a un progetto cofinanziato dal ministero dell'Ambiente (60 mila euro sono arrivati da Roma, altri 60 mila li ha messi Palazzo d'Accursio, ndr) che dovrebbe dare una svolta verde agli spostamenti di dirigenti, amministratori e dipendenti degli enti pubblici». Non solo: «Il futuro nucleo di 30-40 vigili dedicati al centro storico girerà a piedi o con queste biciclette».

I parcheggi di queste biciclette super tec-

nologiche a pedalata assistita (costo sul mercato 2-3.000 euro) saranno in tutto 5: uno a Palazzo d'Accursio, gli altri in piazza Liber Paradisus, nella sede del Quartiere San Vitale, negli uffici universitari di via Filippo Re e nella direzione generale dell'Ausl. «Dobbiamo dare noi l'esempio concreto ai cittadini», dice Colombo. Che annuncia: «Abbiamo ridotto le auto di servizio per la giunta da 5 a 3 e in autunno ci sarà un altro importante step di riduzione dei pass Ip. Siamo in contatto con le istituzioni coinvolte, perché vogliamo procedere senza strappi, ma condividendo il fatto che al lavoro ci si può anche andare senza la propria auto».

Da. Cor.

**Avanti con la nostra battaglia
ma servono provvedimenti
in tutta l'area padana**



Peso: 15%



In treno o sul bus con la bici pieghevole l'ultima rivoluzione degli eco-pendolari

Le due ruote flessibili cresciute del 30 per cento in un anno: "Addio all'auto per sempre"

CATERINA PASOLINI

ROMA — Viaggiatori flessibili come le loro biciclette, pieghevoli e adattabili per risparmiare tempo e fatica, per attraversare le città del terzo millennio tagliando costi e nevrosi. Cresce al ritmo del 30 per cento l'anno la pattuglia dei ciclisti integrati, che usano i mezzi pubblici solo quando e quanto serve. Tanto che ormai li incroci quotidianamente pedalare in mezzo al traffico e pochi minuti dopo li vedi salire sulla metropolitana, prendere un bus o correre verso il treno che li riporterà a casa. Accanto, la loro bike capace di diventare in venti secondi un blocco compatto e trasportabile da sistemare in ufficio, in sala, al sicuro dai furti.

«Nel 2008 mi guardavano come se fossi un extraterrestre quando salivo con la mia pie-

ghevole in autobus», racconta Federico Occhionero, che a furia di domande incuriosite ha fondato un sito, *bicipieghevoli.net*, con oltre 40 mila visitatori al mese. Nel 2012, gli acquisti di biciclette (un milione 750 mila) hanno superato quelli di auto (meno di un milione e mezzo), e la due ruote flessibile e snodabile guadagna fette di mercato, anche perché si può trasportare gratis sui mezzi pubblici in un paese che ha solo 4 mila chilometri di piste ciclabili contro i 40 mila della Germania. È un vero boom, dalle 15 mila vendite nel 2011 alle 20 mila dell'anno scorso. Un trend in crescita fotografato dal sito di Occhionero, dove impiegati e studenti raccontano le loro giornate passando dal treno al bus ai pedali. C'è Anna, working mum milanese che risparmia «tra i 40 e i 50 minuti al giorno utilizzando bike+metro+bike. E questo significa più tempo per la famiglia e un'ora in meno di baby sitter da pagare». E c'è Andrea, che da

quando riesce ad andare all' lavoro usando solo bici e treno e ha abolito «la seconda auto di famiglia, aumentandomi in pratica lo stipendio di mille euro».

Da Milano a Roma, le storie fatte di minuti guadagnati e soldi risparmiati si moltiplicano. Alessandro ha deciso di diventare ciclista dopo aver visto per settimane gente scendere alla stazione di San Pietro, nella capitale, e da un ammasso di metallo in pochi secondi tirare fuori una bici senza spettare, come lui, il bus in ritardo. Storie metropolitane si rincorrono a testimoniare un cambiamento, perché è proprio nelle grandi città che la svolta è più evidente. «L'uso integrato di bici e mezzi pubblici è la soluzione più furba e adatta ai grandi centri urbani, è la vera risposta alla mobilità per il futuro. Certo, bisognerebbe che sui treni dei pendolari ci fosse uno spazio dedicato alle biciclette pieghevoli e non, in modo da non infastidire gli altri passeggeri quando c'è ressa», dice

Alberto Fiorillo, responsabile per la mobilità di Legambiente.

Che gli appassionati della flessibilità a due ruote abitino nelle grandi città, lo dimostrano anche i dati di vendita dell'azienda inglese Brompton, vincitrice del premio della Regina: in Italia ha visto crescere nel 2013 le vendite rispettivamente del 28 per cento a Milano e del 41 a Roma. Come Brompton, va forte l'americana Dahon, di cui già nel 2010 si vendevano 2500 pezzi nel nostro Paese. Ma il mercato è in crescita costante e sono decine le marche per tutte le tasche. Dalla Hoptown alla Speed P8 alla Tern, dalla Bh alla Giant, e poi Koga-Miyata Mobiki, Strida. Dai 9 ai 13 chili di libertà concentrata. Da portare come una bagagliaio a mano anche in aereo, o tirandosela dietro, per il manubrio, come un trolley.

Sui mezzi pubblici non sono previsti supplementi, mancano però gli spazi appositi



Peso: 94%



Il boom delle bici pieghevoli

Vendute in Italia

2012 20mila
2011 15mila

+25,30%
trend
nel 2013

10,5milioni
gli italiani
che usano
la bici
occasionalmente

Le visite al sito bicipieghevole.net

28.300
settembre
2013

13.700
settembre
2012

Il sorpasso sulle auto

bici vendute
nel 2012
 1,748milioni

automobili vendute
nel 2012
 1,450milioni

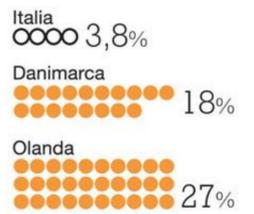
le piste
ciclabili
in chilometri



6,5milioni
gli italiani
che usano
la bici per andare
a scuola
o lavoro

Fermi
per chiudere/aprire
la bicicletta

spostamenti urbani su due ruote



25milioni
(70% da strada)
bici totali
in Italia
fonte Anema

g.granati@repubblica.it

Come si piega

- 1 aprire il pedale sinistro
- 2 aprire il fermo e sollevare la sella
- 3 si apre il manubrio
- 4 si sposta la ruota anteriore in avanti
- 5 si alza la bici afferrandola dalla sella e consentendo così alla ruota posteriore di slittare indietro



Già aperti i cantieri. Tregua tra sindacati e Comune sugli accertatori della sosta: salta lo sciopero dei bus

La tangenziale delle biciclette

Via libera ai 2 milioni per i due semi-anelli ciclabili lungo i viali

Via libera definitivo alla tangenziale delle biciclette. Dopo il parere positivo della Soprintendenza che è arrivato lo scorso 11 settembre l'amministrazione ha licenziato due giorni fa il progetto definitivo del secondo stralcio della tangenziale della bicicletta. Si tratta dei lavori da 1,4 milioni di euro su due semianelli. Il primo a Sud-Est

(da viale Panzacchi a viale Berti Pichat) e il secondo a Nord-Ovest (da viale Vicini fino a via Boldrini). Procedono intanto i lavori del primo stralcio: quasi ultimata la ciclovia lungo viale Masini, in autunno via al cantiere da via Sabotino a Porta Saragozza. Nel complesso 5,2 chilometri che attraverseranno i viali.

A PAGINA 2 **Romanini**

Sui viali in bicicletta, ecco come Ok del Comune alla tangenziale

Opera da 2 milioni, via libera ai fondi per realizzare il progetto La pista ciclabile sarà lunga 5,2 chilometri, fine lavori entro il 2014

Ci vorrà ancora un po' di pazienza per vederlo realizzato, ma almeno si può dire che da pochi giorni il progetto completo della tangenziale della bicicletta a Bologna è diventata una realtà amministrativa. Dopo che lo scorso 11 settembre la Soprintendenza ha espresso parere favorevole alla realizzazione dell'opera, il Comune ha approvato con una determina del 24 settembre il progetto definitivo del secondo stralcio della tangenziale della bicicletta.

L'idea è molto semplice e suggestiva: poter girare intorno al centro di Bologna in percorsi protetti con la bici, una vera circonvallazione ciclabile. La maggior parte del percorso sarà al centro delle aree verdi che dividono le carreggiate dei viali, il resto sul lato esterno della strada vicino ai marciapiedi. Non si tratta di un intervento gigantesco (il costo complessivo si aggira intorno ai 2 milioni di euro), ma il va-

lore simbolico per una città che sta faticosamente mettendo in pratica una svolta netta sulla mobilità urbana è innegabile.

Il Comune ha licenziato il progetto che riguarda il secondo stralcio e che prevede due semianelli. Il primo a Sud-est che parte da viale Panzacchi per proseguire su viale Gozzadini e ancora in viale Carducci, viale Filopanti e viale Berti Pichat. Il secondo semianello è a Nord-ovest e parte da viale Vicini nel tratto da via Sabotino a Porta San Felice per proseguire lungo viale Silvani, viale Pietramellara e via Boldrini. Infine, sono previsti interventi di ricucitura con le piste ciclabili esistenti in via Ranzani, via Malaguti e via Jacopo della Lana. L'insieme di questi interventi dovrebbe partire nella primavera del prossimo anno e completare i lavori del primo stralcio, già approvati e soprattutto già cominciati, ma il condizionale è d'obbligo per-

ché comunque l'amministrazione deve bandire una gara pubblica.

Il primo cantiere che si è aperto riguarda il semianello Nord-Est che in pratica prevede il collegamento tra l'area della stazione e Porta Mascarella più il raccordo con la ciclovia già esistente in via Stalingrado. La realizzazione di questo tratto di ciclovia è previsto sul marciapiede lungo via Masini. I lavori sono iniziati da qualche mese e termineranno in primavera.

Nelle prossime settimane verrà aperto un altro cantiere



Peso: 1-10%,2-38%

che riguarda il semianello Sud-Ovest destinato a collegare via Sabotino con Porta Saragozza e poi fino a Porta San Mamolo. Il progetto, in questo tratto, prevede la realizzazione della ciclabile al centro dell'area verde che divide le due semi-carreggiate: il percorso è 1,7 chilometri e le piste saranno di 2,40 metri. Non ci sarà bisogno di intervenire sul verde pubblico. Tutte le piste ciclabili saranno colorate di rosso scuro e saranno delimitate da strisce bianche. Il primo lotto è stato finanziato da un contributo di 575mila euro del mi-

nistero dell'Ambiente, mentre il secondo costerà circa 1,4 milioni: un milione viene dal governo, per il resto si ricorrerà all'accensione di un mutuo. L'avanzata delle due ruote in città è lenta, ma il processo pare inesorabile e quando la tangenziale ciclabile sarà finita (se tutto va bene entro il 2014) avventurarsi sui viali senza un mezzo a motore sarà molto meno pericoloso di oggi.

Olvio Romanini

 @olviromanini



Il cantiere A Porta Galliera si lavora (ma non in mezzo al viale)



Dov'è c'è In viale Hercolani la pista tra le carreggiate esiste già

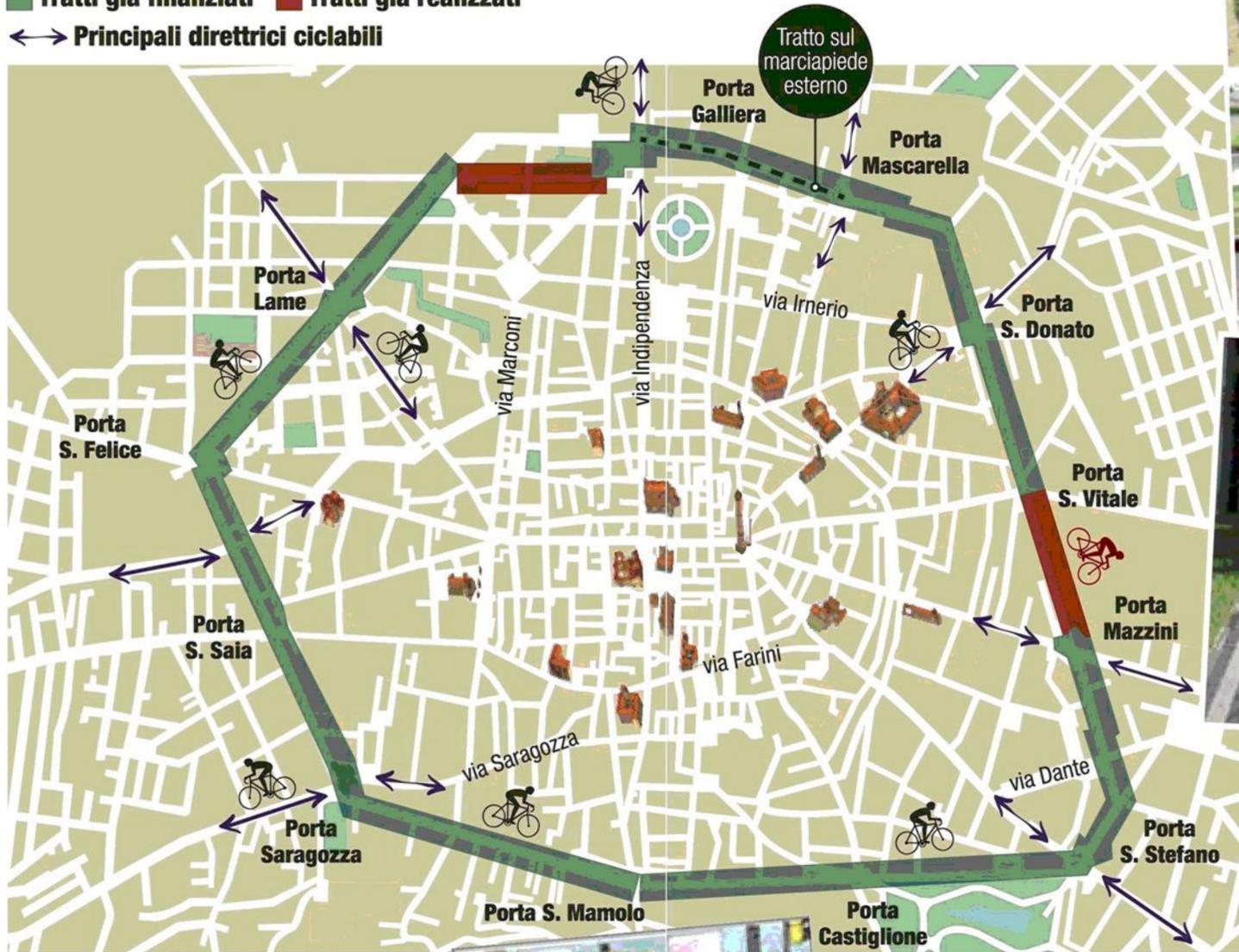


Peso: 1-10%,2-38%

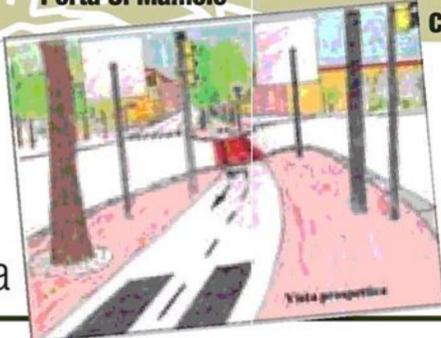


Il progetto

■ Tratti già finanziati ■ Tratti già realizzati
 ↔ Principali direttrici ciclabili



2 milioni circa
costo dell'opera



5,2 chilometri la
lunghezza totale

Fonte: Comune di Bologna

COMPTIME



Peso: 1-10%,2-38%