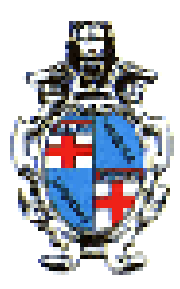




RASSEGNA STAMPA "DI NUOVO IN CENTRO"

Ad Agosto 2013 la stampa locale parla di :

- Inquinamento
- Trasporti
- Biciclette
- Tday
- Pedonalità



MOBILITA' E TRASPORTI

CORRIERE DELLA SERA 13/08/13 Circolano meno auto (e piu' ecologiche) Crisi e nuovi stili di vita cambiano le citta' 2

Società I dati Istat: scesi da 59 a 52 i capoluoghi dove il limite per le polveri sottili è superato per più di 35 giorni

Circolano meno auto (e più ecologiche) Crisi e nuovi stili di vita cambiano le città

Verde urbano in aumento. Legambiente: «La politica sostenga questa tendenza»

ROMA — Il governo Letta è avvisato: «Urgono politiche nazionali e locali che incanalino una nuova sensibilità ambientale, sostengano i rinnovati stili di vita che possono nascere dalla crisi». Parola di Vittorio Cogliati Dezza, presidente nazionale di Legambiente mentre analizza il report Istat sui dati ambientali nelle città italiane del 2012. Gli effetti della crisi si accavallano alle abitudini che cambiano. Il tasso di motorizzazione (sicuramente collegato al calo degli acquisti di automobili) scende dello 0,7% rispetto al 2011. E nello stesso tempo (qui siamo invece nell'ambito delle scelte personali) per la prima volta le vetture meno inquinanti sono più diffuse di quelle non ecologiche. Nei comuni capoluogo le macchine fino alla classe euro 3 sono 303,9 per mille abitanti contro le 305,3 delle classi euro 4 o superiori. E nello stesso tempo le auto a benzina calano dell'1,2% a favore di quelle a gasolio (+0,9%) e

bifuel benzina/gpl o benzina/metano (+0,3%). Migliora poi la situazione di massimo allarme per la qualità dell'aria e diminuisce da 59 a 52 il numero dei capoluoghi dove il valore limite per la protezione della salute previsto per il Pm10 viene superato per più di 35 giorni. Buone notizie anche dall'ambiente: la superficie di verde urbano crescono dell'1% nei comuni capoluogo di provincia.

Dice ancora Vittorio Cogliati Dezza: «Non mancano segnali di una certa inversione di tendenza legati sia alla crisi sia a comportamenti diversi. Penso alla produzione di rifiuti che è indubbiamente calata. Ma questo si innesta anche sulle pratiche virtuose adottate per fortuna da un numero crescente di comuni». In quanto agli spostamenti, sottolinea Cogliati Dezza, c'è anche la nuova realtà dei ciclisti in aumento. Secondo una recente stima di Confindustria Ancma nel 2012, tra acquisti e mezzi rimessi a nuovo, sono state vendute oltre due milioni di biciclette di vari modelli, un incremento netto di 200 mila pezzi in più rispetto al 2011. Ancora Cogliati Dezza: «I ciclisti italiani stanno aumentando continuamente, c'è una vera e propria esplosione dei movimenti di base che si stanno diffondendo al di là della presenza o meno delle piste ciclabili. Qui siamo sempre a metà tra crisi economica e consapevolezza civile diversa dal passato. Ma sono necessarie nuove politiche e nuove visioni. Per ora non ne vediamo molte».

stria Ancma nel 2012, tra acquisti e mezzi rimessi a nuovo, sono state vendute oltre due milioni di biciclette di vari modelli, un incremento netto di 200

mila pezzi in più rispetto al 2011. Ancora Cogliati Dezza: «I ciclisti italiani stanno aumentando continuamente, c'è una vera e propria esplosione dei movimenti di base che si stanno diffondendo al di là della presenza o meno delle piste ciclabili. Qui siamo sempre a metà tra crisi economica e consapevolezza civile diversa dal passato. Ma sono necessarie nuove politiche e nuove visioni. Per ora non ne vediamo molte».

E in questo caso è impossibile non pensare alla Gran Bretagna dove, invece, il governo Cameron ha recentemente deciso di stanziare 160 milioni di sterline per la creazione di piste ciclabili in nove città tra cui Londra, Manchester, Oxford, Cambridge, Birmingham, Bristol. Un responsabile delle politiche ciclistiche risponderà direttamente

al primo ministro sull'attuazione del piano.

Anche Dante Caserta, presidente nazionale del Wwf, concorda con l'analisi di Cogliati Dezza: «La crisi ci mostra come molte abitudini che ci sembravamo irrinunciabili possano essere abbandonate. L'uso dell'auto privata è chiaramente in calo e spetta al governo centrale e alle amministrazioni locali investire nel settore dei trasporti pubblici. Sarebbe bene che il governo comprendesse che la green economy non è un settore particolare ma indica un modello di sviluppo positivo. Faccio un esempio. Se l'inquinamento nelle città cala, ci si ammala di meno e lo Stato spende meno in sanità pubblica. Non è questo un grande investimento per il futuro, se governato con consapevolezza?»

Paolo Conti

L'esempio di Londra

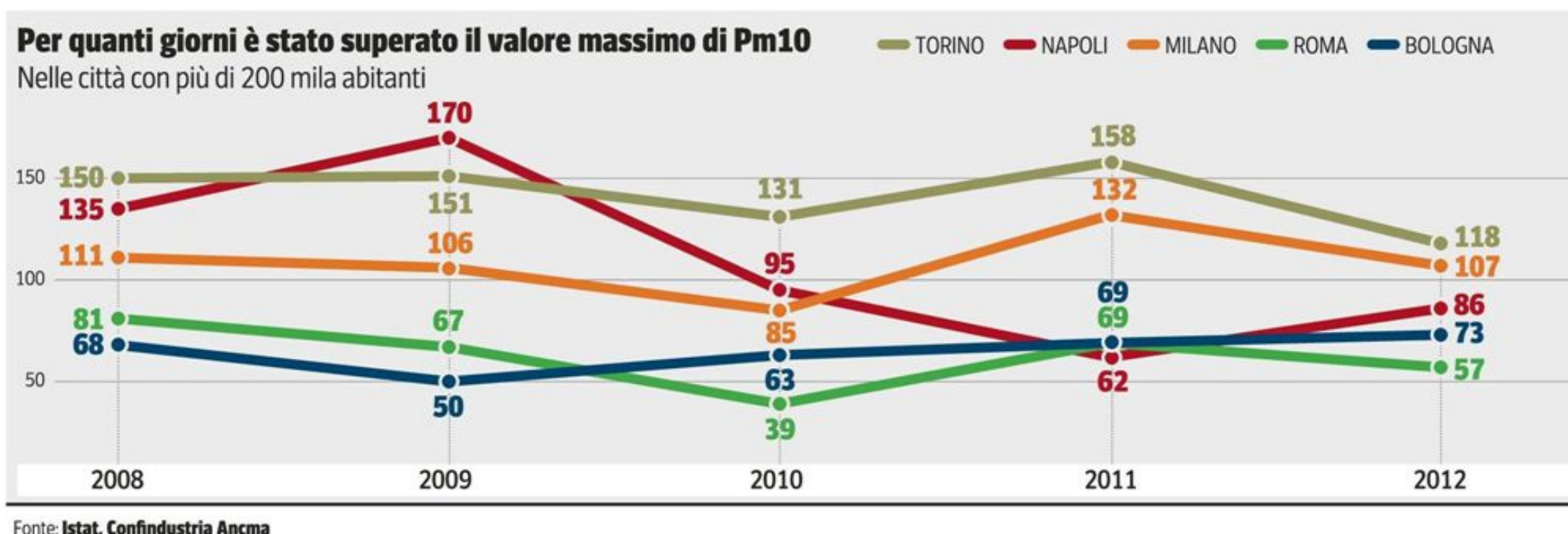
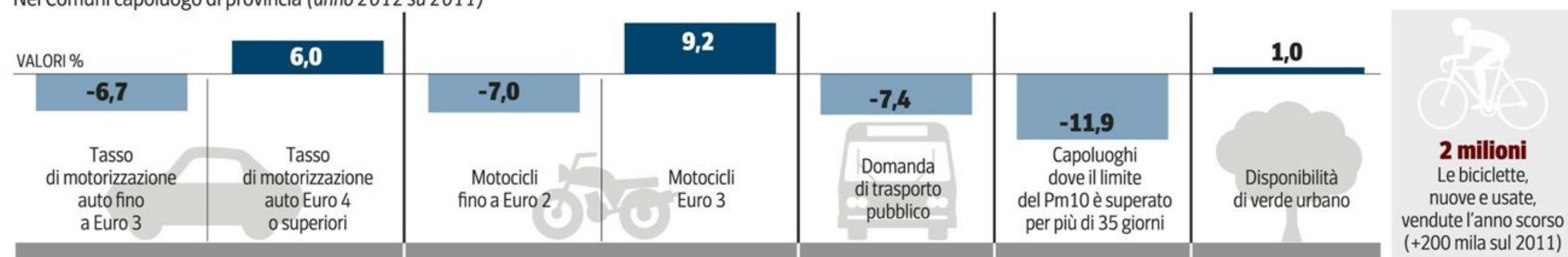
Cameron ha stanziato 160 milioni di sterline per creare piste ciclabili in nove città britanniche

Le biciclette

Nel 2012, tra acquisti e mezzi rimessi a nuovo, sono state vendute oltre 2 milioni di bici

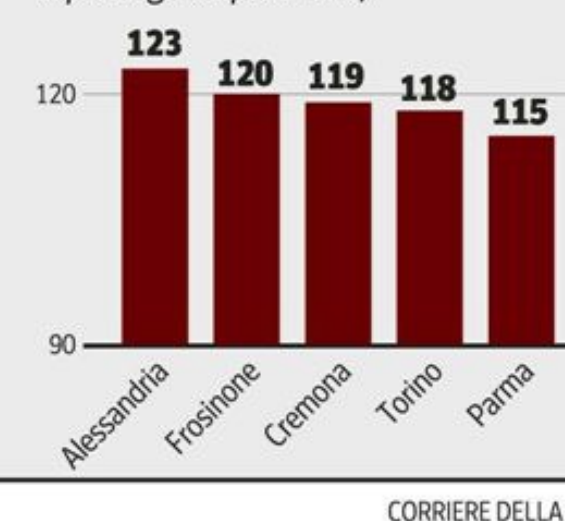
Le cifre

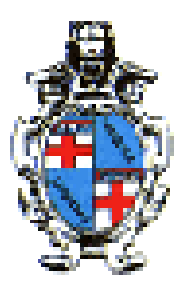
I principali indicatori ambientali urbani
Nei Comuni capoluogo di provincia (anno 2012 su 2011)



Le città con il record negativo

Per quanti giorni è stato sfiorato il limite di Pm10 (primi cinque capoluoghi di provincia)





RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

MOBILITA' E TRASPORTI

CORRIERE DI BOLOGNA	10/08/13	Da San Felice a via Rizzoli: tutti i cantieri d'agosto = Strade vuote e chiuse Lo slalom d'agosto tra i cantieri di citta'	2
IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	11/08/13	I cantieri entrano nel cuore del centro	3
LA REPUBBLICA BOLOGNA	12/08/13	Le ruspe in centro	4
IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	24/08/13	Santo Stefano e via Farini, da lunedì' via crucis di cantieri	5
LA REPUBBLICA BOLOGNA	25/08/13	Rientro in citta' tra i disagi cantieri in Santo Stefano	6

Da San Felice a via Rizzoli: tutti i cantieri d'agosto

Ai cantieri già aperti, da lunedì si aggiungeranno i lavori di pavimentazione in via Rizzoli, Marconi, Ugo Bassi e San Felice. Continuano i lavori in via Castiglione (fino al 25) e in via Massarenti.

A PAGINA 7 **Bicchiarelli**

Traffico Da via Massarenti a via Rizzoli, ecco tutti i disagi alla viabilità per chi resta sotto le Due Torri

Strade vuote e chiuse Lo slalom d'agosto tra i cantieri di città Da lunedì partono i lavori in centro

Lavori in corso in città: diversi i cantieri stradali già aperti altri partiranno lunedì. Il Comune per il 2013 ha previsto di spendere per la manutenzione stradale circa 13 milioni. Transenne, deviazioni, traverse chiuse, carreggiate aperte solo a senso alternato e fermate dell'autobus spostate. Sono i disagi da affrontare in questi giorni, scelti proprio perché caratterizzati da un traffico meno intenso: il «boom dei cantieri» si concentra infatti nella settimana di Ferragosto.

Al via da lunedì i lavori in via Marconi, via Ugo Bassi e via San Felice per il ripristino della pavimentazione litica. Avvio dei lavori, programmato sempre per il 12, anche in via Rizzoli, anche qui i basoli di granito sono martoriati dal

continuo passaggio di mezzi. Proprio a inizio giugno, un basolo uscito dal suo alloggiamento, ha bucato il serbatoio di un autobus in Strada Maggiore, causando la fuoriuscita di oltre 100 litri di gasolio: allora cinque scooteristi erano finiti al pronto soccorso.

Ci sono poi i cantieri in corso, iniziati nei primi giorni del mese: procedono i lavori di rimozione e collocazione dei masselli in granito in via Castiglione, nel tratto tra via Caprarie e via Clavature. Il cantiere resterà fino al 25: strada chiusa da entrambi i lati (eccetto che per i residenti e per chi accede a proprietà private). Se ci si trova in Piazza della Mercanzia, all'intersezione con via Castiglione, l'unica direzione possibile da percorrere è «dritto»

(verso via Caprarie). Se invece si percorre via Rizzoli, all'incrocio con piazza della Mercanzia, anche qui l'obbligo è di andare dritto, eccezione fatta per chi accede a via Caprarie, via Calzolerie, via degli Orefici, via Santo Stefano, via dal Luzzo e Vicolo Alemagna (e ovviamente per i mezzi di soccorso), che potranno svoltare a destra.

Chiuso al traffico fino al 30 agosto anche l'asse centrale che collega via Massarenti a via Rimesse, a causa dei lavori di scavo per la bonifica della tubazione gas, iniziati il 5 agosto. La circolazione è bloccata



Peso: 1-2%,7-38%

nel tratto dal civico 242 al 232 (sia sul lato Rimesse che su quello Massarenti) eccetto che per i residenti, per chi accede alle proprietà private, nonché per i mezzi Hera e di soccorso. All'intersezione con questo tratto di strada, che collega a via Rimesse, la direzione da seguire è «dritto».

Lavori in corso fino al 14 anche in via Gobetti: il tratto da

via Lugli a via Fioravanti sarà percorribile solo in direzione di via Fioravanti, a causa dei lavori Hera di allacciamento dell'acqua e del gas.

Noemi Bicchiarelli

INFORMAZIONE PUBBLICA



Transennate

Gli scavi in corso in via Massarenti all'altezza di via Rimesse e, sotto, i cartelli che avvertono della chiusura del primo tratto di via Castiglione



Peso: 1-2%,7-38%

I cantieri entrano nel cuore del centro

Da domani lavori in via Rizzoli e anche in via Ugo Bassi, Marconi e San Felice

L'ESTATE dei cantieri stradali continua, a dispetto del caldo e dei numerosi bolognesi rimasti in città, e nella settimana che porta a Ferragosto conquista il cuore del centro storico. A partire da domani, infatti, operai e ruspe saranno al lavoro in alcuni punti nevralgici della città storica: via Rizzoli, Ugo Bassi, Marconi e San Felice. Nel primo caso l'obiettivo del cantiere è quello di permettere il ripristino dei basoli che compongono il manto stradale, tra i più martoriati, durante l'anno, dal continuo passaggio degli autobus e da

un sostenuto traffico privato composto soprattutto da scooter e moto. Negli altri casi si tratta invece di lavori di sistemazione dell'asfalto.

I NUOVI cantieri vanno ad aggiungersi a quello già attivo da lunedì scorso in via Castiglione, nel tratto tra via Caprarie e via Clavature, dove si sta lavorando per la ri-

mozione e la ricollocazione dei masselli di granito della pavimentazione stradale: la via è stata chiusa al traffico, compresi gli autobus, e tale rimarrà fino a domenica 25 agosto.

Una situazione che non si ripresenterà né in via Rizzoli, né nelle altre strade del centro dove i lavori cominceranno domani: in tutti questi casi, infatti, si procederà con una serie di cantieri mobili che lavoreranno su una determinata porzione di strada, comportando solo un restringimento della carreggiata.

I LAVORI non interesseranno poi solo le strade del centro. Anche questa settimana proseguirà il mini-cantiere all'incrocio tra via Massarenti e via Rimesse, reso necessario per permettere a Hera di eseguire dei lavori di bonifica di alcuni tubi del gas. In questo caso i disagi proseguiranno almeno fino a venerdì 30 agosto. Spostandosi dal quartiere San Vitale alla Bolognina, si segnala il cantiere

in via Gobetti, dovuto a un allacciamento di acqua e gas da parte di Hera: la strada, nel tratto da via Lugli a via Fioravanti, sarà percorribile in un solo senso di marcia (direzione via Fioravanti) fino a mercoledì. All'intersezione tra via Fioravanti e via Gobetti è istituito l'obbligo direzione 'diritto' con conseguente sospensione temporanea della corsia preferenziale di via Fioravanti nel tratto da via Gobetti a via Procaccini.

ALTRI cantieri sono già in programma nella settimana successiva a Ferragosto. Da lunedì 19, sempre alla Bolognina, al via i lavori per realizzare la rotonda all'angolo tra via Fioravanti e via Gobetti che dovrebbero durare fino a domenica 1 settembre. Sempre quel giorno partirà anche la sistemazione dell'asfalto sul ponte di Stalingrado e in via San Donato, mentre da martedì 21 gli stessi lavori interesseranno via Andrea Costa dalla rotonda Bernardini fino ai viali.

ALL'OPERA

Nella zona della 'T' saranno tolti e risistemati i basoli di pietra

I NUOVI ARRIVI

Da lunedì 19 disagi sul ponte di Stalingrado, via Andrea Costa e via San Donato

GLI ALTRI INTERVENTI IN CORSO

Via Castiglione

Chiuso fino a domenica 25 agosto il tratto compreso tra via Caprarie e via Clavature per lavori di rimozione e ricollocazione dei masselli di granito

Via Gobetti

Fino a mercoledì senso unico (direzione via Fioravanti) nel tratto tra via Lugli e via Fioravanti. Da lunedì 19, poi, via ai cantieri per costruire una rotonda

Via Rimesse

Continuerà fino a sabato 30 agosto il cantiere all'angolo con via Massarenti, istituito per permettere a Hera di bonificare alcuni tubi del gas





MOBILITÀ Ruspe al lavoro nel tratto di via Castiglione, nei pressi di piazza della Mercanzia



Peso: 61%

Le ruspe in centro

Ruspe in azione in centro, approfittando dell'estate. Da oggi, partono i nuovi cantieri stradali in via Marconi, San Felice, Ugo Bassi e Rizzoli. Lavori che si sommano a quelli già attivi nel tratto iniziale di via Castiglione



Peso: 1%

MOBILITÀ LAVORI A STAFFETTA ANCHE SUI VIALI

Santo Stefano e via Farini, da lunedì via crucis di cantieri

L'ESTATE va verso la fine, ma non i cantieri. Anzi, in una delle arterie nevralgiche del centro da lunedì inizierà una vera via crucis quotidiana. Partono, infatti, la prossima settimana i lavori di rifacimento del manto stradale in via Santo Stefano e in via Farini. Un intervento necessario, spiega il Comune, per varie ragioni legate allo stato di deterioramento dovuto al fitto traffico e alla particolare consistenza del suolo. In via Santo Stefano, nel tratto da via Rialto alla porta, ci si concentrerà nel ripristino dei cubetti nelle zone più danneggiate. Gli interventi non comporteranno comunque la chiusura alla circolazione veicolare: i tecnici di palazzo d'Accursio hanno previsto piccoli cantieri di breve durata che, questo sì, provocheranno inevitabilmente restringimenti di carreggiata e deviazioni del flusso delle auto. I lavori proseguiranno fino al 30 settembre.

PIÙ lievi, invece, i disagi in via Farini dove saranno rimossi i masselli danneggiati in questi mesi e ripristinato il bitume. In piazza Cavour è anche previsto un lavoro di ripavimentazione. Tutto, però dovrebbe concludersi entro il 6 settembre. Cantieri in arrivo (a staffetta) anche sui viali. Lunedì e martedì tocca a viale Silvani: in programma dei rappezzi del manto stradale nel tratto tra gli incroci con via Bertini e via

Saffi. Martedì e mercoledì il testimone passa oltre porta San Felice: in viale Vicini, dove i rappezzi andranno dalle intersezioni con via Sabotino a via Muratori. Infine, mercoledì e giovedì tocca alla stazione, in viale Pietramellara, davanti a piazza Medaglie d'Oro, sempre a causa del suolo deteriorato. Infine, disagi anche in via Marsili, via Mariscotti e via Morandi dove l'installazione di un ponteggio porterà a chiusure temporanee delle tre strade tra lunedì e il 5 settembre.

SEMPRE per la fine della prossima settimana (probabilmente sabato 31) è prevista la fine dei cantieri per il ripristino della pavimentazione litica in via Marconi, via Ugo Bassi e via San Felice. Da inizio settembre tornerà alla regolarità anche la circolazione in via Andrea Costa, dove la corsia preferenziale per taxi e autobus è attualmente chiusa per i lavori di fresatura e ri-sfaltatura della strada che partono dalla rotonda Bernardini fino a porta Sant'Isaia. In quel tratto, attualmente, si può circolare solo in direzione centro. Ci sarà da attendere meno, invece, alla rotonda Visconti: già mercoledì si concluderanno le interruzioni temporanee necessarie per il ripristino particolare delle strade di accesso, via san Donato, viale Fanin e viale Europa.

TEMPI decisamente più lunghi per via Rizzoli: i cantieri per il recupero puntuale della

storica pavimentazione lapidea dovrebbero prolungarsi fino al 13 settembre. E poi c'è via Castiglione, out ormai da quasi un mese: i disagi proseguiranno fino al 27 settembre

per il ripristino del manto stradale tra via Caprarie e via Clavature e vicino alla porta. L'elenco si conclude con la rotonda Modonesi, in zona via Larga. Un cantiere complesso perché ad essere interessato è un tubo 'madre' che necessita di un lungo e accurato lavoro di 'restauro'. Per questo restano ancora inaccessibili i rami in uscita di via Larga in uscita e via dell'Industria. Non esiste una data ufficiale per la conclusione dei lavori, ma la speranza è di concluderli entro l'inizio di settembre.

Federico Del Prete



**NUOVO
LOOK**
Restyling in
arrivo per uno
dei salotti del
centro storico



Peso: 46%

Altri lavori in San Felice, Rizzoli e lungo i viali Rientro in città tra i disagi cantieri in Santo Stefano

I BOLOGNESI tornano dalle vacanze, ma i cantieri stradali di quest'estate non sono ancora finiti. La prossima settimana toccherà al centro storico, zona Santo Stefano, e ai viali di circonvallazione. Il cantiere più lungo sarà quello per il ripristino della pavimentazione di via Santo Stefano, nel tratto da via Rialto alla porta, che proseguirà fino alla fine settembre. Terminano il 6 settembre invece i lavori in via Farini mentre prosegue il cantiere in via Rizzoli (fino al 13 settembre), via Castiglione (fino al 27 settembre), via Marconi, via Ugo Bassi e via San Felice (termine previsto 31 agosto).

Gincane e transenne in vista per chi deve girare in auto lungo i viali. Le restrizioni di carreggiata saranno effettuate a scaglio-

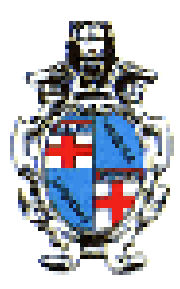
ni, due giorni a tratta. Si comincia con viale Silvani, tra il benzinaio e via Saffi, dove si viaggia a ranghi ridotti dal lunedì a martedì. Da martedì a mercoledì il cantiere si sposterà su viale Vicini, tra via Sabotino e via Muratori, mentre da mercoledì a giovedì toccherà a via Pietramellara, nel tratto tra piazza Medaglie d'oro e via Amendola.



I lavori in via Ugo Bassi, in arrivo altri cantieri



Peso: 10%



RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

MOBILITA' E TRASPORTI

IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	15/08/13	Cervellati: 'Oggi traffico e centro storico sono un disastro' = 'Il traffico odierno e' un dramma'	2
---	----------	---	---

Bus gratis, 40 anni dopo

Cervellati: «Oggi traffico e centro storico sono un disastro»

SUGHI ■ A pagina 8 e 9



TRASPORTO PUBBLICO «RIDISEGNARE I TRACCIATI DELLE LINEE»

«Il traffico odierno è un dramma»

IL 2 APRILE del 1973 — dunque è un altro 40° — il Comune del sindaco Zangheri istituisce la gratuità del trasporto pubblico in alcune fasce orarie e per alcune categorie (nella foto a destra, l'articolo del Carlino di quel giorno): dall'inizio del servizio alle 9 e dalle 16,30 alle 2 per i lavoratori e dalle 12 alle 15 per gli studenti (anche per quelli delle serali: dalle 20 alla fine del servizio). Quella scelta stride come una lama sul vetro con l'aumento del biglietto che scatterà lunedì prossimo. «Mobilità e tutela erano inscindibili per noi — osserva Cervellati —. Calcolavamo che un autobus di 40 posti trasporta come 10 auto con 4 persone a bordo. Un bel vantaggio per lo stato di salute di Bologna».

E oggi come va il traffico?

«La situazione è drammatica. Manca la progettualità ma non si vede neanche un'adeguata capacità di governo. E l'aumento del biglietto danneggia solo i viaggiatori più deboli».

Quali le cause dello sfacelo?

«Non c'è più un'idea di città. Io sarò, come mi ha detto qualcuno, nient'altro che un vecchio cittadino. Ma sarebbe il caso di analizzare i costi del traffico su Bologna, l'inquinamento causato anche dal trasporto pubblico. E' un problema economico, se si vuole che questo diventi un polo di attrazione turistica. Manca la cultura».

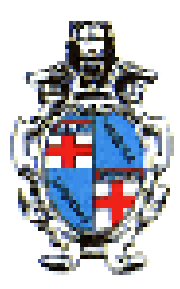
C'è una via d'uscita?

«Bisogna riprendere il concetto di città di città, quella che una volta chiamavamo prospettiva intercomunale e che ora liquidiamo come città metropolitana, senza neanche sapere che etimologicamente, in greco 'metropoli' significa 'città madre', non città grande. Intanto, decidiamoci a ridisegnare i percorsi dei bus senza che tutti, obbligatoriamente attraversino il centro. E una localizzazione come quella del tribunale, in un groviglio di strade trafficatissime, chi ce la spiega razionalmente?».

C. SU.



Peso: 1-5%,9-19%



RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

MOBILITA' E TRASPORTI

IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	11/08/13	I cantieri entrano nel cuore del centro	2
IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	15/08/13	Bus gratis e un piano per il centro: cosi' Bologna stupi' il mondo - Intervista a Pierluigi Cervellati	3
IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	15/08/13	Cervellati: 'Oggi traffico e centro storico sono un disastro' = 'Il traffico odierno e' un dramma'	4

I cantieri entrano nel cuore del centro

Da domani lavori in via Rizzoli e anche in via Ugo Bassi, Marconi e San Felice

L'ESTATE dei cantieri stradali continua, a dispetto del caldo e dei numerosi bolognesi rimasti in città, e nella settimana che porta a Ferragosto conquista il cuore del centro storico. A partire da domani, infatti, operai e ruspe saranno al lavoro in alcuni punti nevralgici della città storica: via Rizzoli, Ugo Bassi, Marconi e San Felice. Nel primo caso l'obiettivo del cantiere è quello di permettere il ripristino dei basoli che compongono il manto stradale, tra i più martoriati, durante l'anno, dal continuo passaggio degli autobus e da

un sostenuto traffico privato composto soprattutto da scooter e moto. Negli altri casi si tratta invece di lavori di sistemazione dell'asfalto.

I NUOVI cantieri vanno ad aggiungersi a quello già attivo da lunedì scorso in via Castiglione, nel tratto tra via Caprarie e via Clavature, dove si sta lavorando per la ri-

mozione e la ricollocazione dei masselli di granito della pavimentazione stradale: la via è stata chiusa al traffico, compresi gli autobus, e tale rimarrà fino a domenica 25 agosto.

Una situazione che non si ripresenterà né in via Rizzoli, né nelle altre strade del centro dove i lavori cominceranno domani: in tutti questi casi, infatti, si procederà con una serie di cantieri mobili che lavoreranno su una determinata porzione di strada, comportando solo un restringimento della carreggiata.

I LAVORI non interesseranno poi solo le strade del centro. Anche questa settimana proseguirà il mini-cantiere all'incrocio tra via Massarenti e via Rimesse, reso necessario per permettere a Hera di eseguire dei lavori di bonifica di alcuni tubi del gas. In questo caso i disagi proseguiranno almeno fino a venerdì 30 agosto. Spostandosi dal quartiere San Vitale alla Bolognina, si segnala il cantiere

in via Gobetti, dovuto a un allacciamento di acqua e gas da parte di Hera: la strada, nel tratto da via Lugli a via Fioravanti, sarà percorribile in un solo senso di marcia (direzione via Fioravanti) fino a mercoledì. All'intersezione tra via Fioravanti e via Gobetti è istituito l'obbligo direzione 'diritto' con conseguente sospensione temporanea della corsia preferenziale di via Fioravanti nel tratto da via Gobetti a via Procaccini.

ALTRI cantieri sono già in programma nella settimana successiva a Ferragosto. Da lunedì 19, sempre alla Bolognina, al via i lavori per realizzare la rotonda all'angolo tra via Fioravanti e via Gobetti che dovrebbero durare fino a domenica 1 settembre. Sempre quel giorno partirà anche la sistemazione dell'asfalto sul ponte di Stalingrado e in via San Donato, mentre da martedì 21 gli stessi lavori interesseranno via Andrea Costa dalla rotonda Bernardini fino ai viali.

ALL'OPERA

Nella zona della 'T' saranno tolti e risistemati i basoli di pietra

I NUOVI ARRIVI

Da lunedì 19 disagi sul ponte di Stalingrado, via Andrea Costa e via San Donato

GLI ALTRI INTERVENTI IN CORSO

Via Castiglione

Chiuso fino a domenica 25 agosto il tratto compreso tra via Caprarie e via Clavature per lavori di rimozione e ricollocazione dei masselli di granito

Via Gobetti

Fino a mercoledì senso unico (direzione via Fioravanti) nel tratto tra via Lugli e via Fioravanti. Da lunedì 19, poi, via ai cantieri per costruire una rotonda

Via Rimesse

Continuerà fino a sabato 30 agosto il cantiere all'angolo con via Massarenti, istituito per permettere a Hera di bonificare alcuni tubi del gas





MOBILITÀ Ruspe al lavoro nel tratto di via Castiglione, nei pressi di piazza della Mercanzia



Bus gratis e un piano per il centro: così Bologna stupì il mondo

Quarant'anni fa l'avvio di due progetti

che cambiarono la città. L'urbanista Cervellati: «Oggi non è rimasto più niente»

IL FERRAGOSTO del 1973, quarant'anni esatti da oggi, i bolognesi si erano appena lasciati alle spalle una città che da qualche mese aveva iniziato a rendere concrete due piccole, grandi utopie: il trasporto pubblico gratis per le categorie sociali meno benestanti (studenti, operai e impiegati) e il recupero di quella parte di centro storico mai risanata dopo la guerra. Oggi — alla vigilia dell'aumento del biglietto dell'autobus, che da lunedì passerà da 1,20 a 1,30 euro, e dopo anni di degrado apparentemente senza fine nella città storica — il *Carlino* ripercorre quella stagione, a cavallo tra le giunte dei sindaci Fanti e Zangheri, con uno dei suoi protagonisti principali, l'urbanista e architetto Pier Luigi Cervellati.

di **CESARE SUGHI**

PER FAR vivere le città e renderle vivibili ci vogliono delle menti. A Bologna, a partire dagli anni '60, le menti furono tre: un assessore urbanista venuto da Roma, Giuseppe 'Bubi' Campos Venuti; un architetto bolognese più giovane con laurea a Firenze, Pier Luigi Cervellati, e anche lui in seguito più volte assessore; e un comunista illuminato, Armando Sarti — sua la paternità della tutela della collina — il quale pilotò, prima di entrare in parlamento, la rivoluzione che si stava preparando in città. 21 giugno 1969, sindaco Fanti: il Comune vara il Piano urbanistico di salvaguardia, restauro e risanamento del centro storico, che diventerà esecutivo nel 1973. Esattamente quarant'anni fa. «Ci furono snervanti trafilie burocratiche — ricorda adesso Cervellati —, il controllo da parte del governo centrale era fortissimo e non era ancora nato il Ministero per i Beni Culturali. Ci volle tutta la pazienza e l'abilità di Sarti per vincere l'opposizione del soprintendente ai monumenti, Francesco Schettini».

Che cosa non gli andava?

«Il piano gli sembrava troppo vincolante, poco favorevole alla possibilità di manomettere il centro. Inoltre, noi intervenivamo su una superficie molto vasta, appena più piccola di quella di Venezia».

Sta parlando del nostro centro monumentale?

«Non esattamente, e non solo. L'idea di partenza, un caposaldo, è sempre stata quella del centro storico come un unico monumento, un tutto organico. La tutela e la salvaguardia non riguardavano solo

le punte artistiche, ma il complesso di abitazioni tipiche di un ceto artigiano, in buona parte ancora lesionate dalla guerra. Volevamo che i residenti rimanessero nella loro zona — per esempio in via Solferino, in San Leonardo intorno Porta San Vitale o in Santa Caterina di Saragozza — in condizioni decorose e con canoni accettabili. Fu un piano sociale, oltre che culturale, ed economico, poiché cominciavamo ad accorgerci che l'allargamento della città sarebbe costato sempre di più all'amministrazione in fatto di gestione».

Era anche il tempo della pedonalizzazione di Piazza Maggiore.

«Sì, e anche di via d'Azeglio e di via dell'Archiginnasio. Fu un po' prima, nel '68, quando ero assessore al traffico. Era già successo qualche cosa di simile a Rotterdam. Le pedonalizzazioni erano l'aria che si respirava in Europa. Cose serie, non come questi T-days. In Italia fummo i primi tra le grandi città, come fummo i primi a realizzare il piano di tutela del centro».

Quarant'anni dopo che cosa resta di quel piano?

«Non c'è più, non c'è più niente. Anche nei recenti piani strategici

la tutela del centro non esiste».

Non sarebbe servito completare i progetti di Kenzo Tange, ampliando Bologna sulla direttrice Stalingrado?

«Era l'ipotesi cara a Fanti. Zangheri era contrario. Io

anche».

Perché?

«L'espansione a macchia d'olio che deriva da impostazioni simili, con periferie che si moltiplicano all'infinito, è fallimentare. Dovremmo mirare piuttosto a città senza centro e senza periferie. Le utopie non devono spaventare».

TUTELARE E RECUPERARE
«L'obiettivo era salvare anche le abitazioni del ceto artigiano»

LE PEDONALIZZAZIONI
«Fummo tra i primi in Italia. Erano qualcosa di serio, non come i T-days»



Peso: 69%

IL PROBLEMA DELLA TEMPISTICA

PUR AVENDO RISPETTATO LA LEGGE, QUESTO EPISODIO HA CREATO APPRESSIONE A QUANTI, IN FERIE. HANNO LASCIATO L'AUTO IN STRADA

NESSUNA RIMOZIONE

LINEA MORBIDA PER LE MACCHINE LASCIATE SULLE STRISCE DA RIDIPINGERE: IN QUESTI GIORNI NON SONO STATE PORTATE VIA

IL CALENDARIO TOP SECRET

IMPOSSIBILE AVERE DA ATC SOSTA, CHE SI OCCUPA DEI LAVORI, IL PIANO DETTAGLIATO DEGLI INTERVENTI IN PROGRAMMA



PROSPETTIVE
Pier Luigi Cervellati, ex assessore comunale al Traffico, all'Edilizia pubblica e all'Urbanistica

LA LUNGA VEDUTA

Volevamo che i residenti rimanessero nelle loro zone, come via Solferino. Fu un progetto sociale, economico e anche culturale



Peso: 69%



Peso: 69%

Bus gratis, 40 anni dopo

Cervellati: «Oggi traffico e centro storico sono un disastro»

SUGHI ■ A pagina 8 e 9



TRASPORTO PUBBLICO «RIDISEGNARE I TRACCIATI DELLE LINEE»

«Il traffico odierno è un dramma»

IL 2 APRILE del 1973 — dunque è un altro 40° — il Comune del sindaco Zangheri istituisce la gratuità del trasporto pubblico in alcune fasce orarie e per alcune categorie (nella foto a destra, l'articolo del Carlino di quel giorno): dall'inizio del servizio alle 9 e dalle 16,30 alle 2 per i lavoratori e dalle 12 alle 15 per gli studenti (anche per quelli delle serali: dalle 20 alla fine del servizio). Quella scelta stride come una lama sul vetro con l'aumento del biglietto che scatterà lunedì prossimo. «Mobilità e tutela erano inscindibili per noi — osserva Cervellati —. Calcolavamo che un autobus di 40 posti trasporta come 10 auto con 4 persone a bordo. Un bel vantaggio per lo stato di salute di Bologna».

E oggi come va il traffico?

«La situazione è drammatica. Manca la progettualità ma non si vede neanche un'adeguata capacità di governo. E l'aumento del biglietto danneggia solo i viaggiatori più deboli».

Quali le cause dello sfacelo?

«Non c'è più un'idea di città. Io sarò, come mi ha detto qualcuno, nient'altro che un vecchio cittadino. Ma sarebbe il caso di analizzare i costi del traffico su Bologna, l'inquinamento causato anche dal trasporto pubblico. E' un problema economico, se si vuole che questo diventi un polo di attrazione turistica. Manca la cultura».

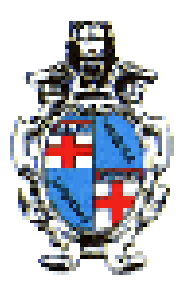
C'è una via d'uscita?

«Bisogna riprendere il concetto di città di città, quella che una volta chiamavamo prospettiva intercomunale e che ora liquidiamo come città metropolitana, senza neanche sapere che etimologicamente, in greco 'metropoli' significa 'città madre', non città grande. Intanto, decidiamoci a ridisegnare i percorsi dei bus senza che tutti, obbligatoriamente attraversino il centro. E una localizzazione come quella del tribunale, in un groviglio di strade trafficatissime, chi ce la spiega razionalmente?».

C. SU.



Peso: 1-5%,9-19%



MOBILITA' E TRASPORTI

CORRIERE DI BOLOGNA 25/08/13 Pedonalita' e bus elettrici, ora lo scatto dopo i T days

2

Pedonalità e bus elettrici, ora lo scatto dopo i T days

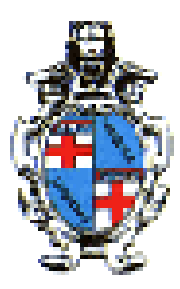
Sarà sulla mobilità, sui lavori pubblici e sulle infrastrutture che la giunta Merola dovrà lavorare molto al rientro dalla vacanze. Perché una delle priorità del sindaco, come da mandato, resta l'estensione della pedonalizzazione e la svolta ecologica di Bologna con la sempre maggiore elettrificazione della mobilità pubblica e privata. Negli ultimi mesi del 2013 e soprattutto a inizio 2014 si dovrebbero vedere i primi «segni» della Zap, la Zona ad alta pedonalità che fisserà alla Cerchia del Mille il limite dove poter circolare con il proprio mezzo, motorini compresi. Un obiettivo che si porterà dietro inevitabilmente la riqualificazione delle «piazze-cerniera», piazza Aldrovandi e piazza Malpighi-San Francesco. Le questioni della mobilità sono strettamente correlate con quelle dei lavori pubblici: la manutenzione delle strade e l'estensione dei percorsi

pedonali, risorse permettendo, dovranno essere obiettivi principali in una città che vuole privilegiare pedoni e ciclisti. E poi c'è la manutenzione, ormai indispensabile, dei portici, vista la candidatura dell'Unesco prevista per il 2014: già da settembre l'assessore ai Lavori pubblici Riccardo Malagoli firmerà l'accordo con le associazioni di categoria per poter finalmente avviare la riqualificazione.

Da. Cor.



Peso: 9%



MOBILITA' E TRASPORTI

CORRIERE DI BOLOGNA 25/08/13 Pedonalita' e bus elettrici, ora lo scatto dopo i T days

2

Pedonalità e bus elettrici, ora lo scatto dopo i T days

Sarà sulla mobilità, sui lavori pubblici e sulle infrastrutture che la giunta Merola dovrà lavorare molto al rientro dalla vacanza. Perché una delle priorità del sindaco, come da mandato, resta l'estensione della pedonalizzazione e la svolta ecologica di Bologna con la sempre maggiore elettrificazione della mobilità pubblica e privata. Negli ultimi mesi del 2013 e soprattutto a inizio 2014 si dovrebbero vedere i primi «segni» della Zap, la Zona ad alta pedonalità che fisserà alla Cerchia del Mille il limite dove poter circolare con il proprio mezzo, motorini compresi. Un obiettivo che si porterà dietro inevitabilmente la riqualificazione delle «piazze-cerniera», piazza Aldrovandi e piazza Malpighi-San Francesco. Le questioni della mobilità sono strettamente correlate con quelle dei lavori pubblici: la manutenzione delle strade e l'estensione dei percorsi

pedonali, risorse permettendo, dovranno essere obiettivi principali in una città che vuole privilegiare pedoni e ciclisti. E poi c'è la manutenzione, ormai indispensabile, dei portici, vista la candidatura dell'Unesco prevista per il 2014: già da settembre l'assessore ai Lavori pubblici Riccardo Malagoli firmerà l'accordo con le associazioni di categoria per poter finalmente avviare la riqualificazione.

Da. Cor.



Peso: 9%

Le nuove regole

Piazze
e parchi:
il manuale
per l'uso

di DANIELA CORNEO

A PAGINA 7

Palazzo d'Accursio Palchi per concerti, gazebo, dehors. E un appello: «Non c'è solo piazza Maggiore»

Il manuale d'uso di piazze e parchi Il Comune detta le regole per tutti

Piazze e parchi? Vanno usati con cautela. E soprattutto vanno usati con regole precise. Stand di certe misure, banchetti, gazebo, dehors in alcuni punti e in altri no, palchi scoperti per non coprire i monumenti storici alla vista dei turisti, solo per citare alcuni dei punti del vademecum che la giunta di Palazzo d'Accursio ha varato ieri. Una «guida» per tecnici e organizzatori di eventi sull'uso di 18 luoghi di Bologna, importanti dal punto di vista urbanistico e storico, che potranno diventare sede di concerti, manifestazioni, mercatini, eventi sportivi solo a determinate condizioni, studiate dal Comune insieme alla Soprintendenza.

Nella lente d'ingrandimento delle istituzioni sono finite piazza Maggiore, piazza del Nettuno, Re Enzo, piazza San Francesco, Santo Stefano, De' celestini, VIII Agosto, Verdi, Galvani, Minghetti, Del Francia, XX Settembre, ma anche i parchi della Montagnola, dei Giardini Margherita, di Villa Angeletti, Villa Spada, Padero e Cavaioni. «Questo disciplinare — hanno spiegato ieri l'assessore all'urbanistica Patrizia Gabellini e l'assessore al Marketing Matteo Lepore — va pensato insieme al regolamento per il rumore e a quello per i dehors. È un modo per istituzionalizzare delle regole che veni-

vano di fatto già utilizzate informalmente dai tecnici dei settori».

Quindi: in piazza Maggiore potranno occupare uno spazio limitato i tavolini del bar, il Cioccoshow avrà a disposizione gli stessi spazi dell'anno scorso, la Run tune up e la Strabologna potranno avere i loro traguardi, purché gonfiabili. In sostanza la piazza potrà continuare a ospitare eventi di grande rilevanza per non più di 90 giornate all'anno, ma con una visuale libera verso il Voltone del Podestà e in piazza del Nettuno niente dovrà nascondere la fontana del Giambologna.

Sono ufficialmente banditi i concerti di una certa rilevanza in piazza Santo Stefano, che potrà avere solo palchi scoperti che non potranno avere fondali che nascondono la chiesa e che potrà quindi essere dedicata quasi esclusivamente a manifestazioni squisitamente culturali. In piazza Verdi, mentre la parte vicina a San Giacomo è considerata più adatta a verde e angoli lettura, quella davanti al Teatro comunale potrà ospitare mostre, mercati, concerti, spettacoli per non più di 150 giornate all'anno.

«Con questo vademecum — chiariscono gli assessori — saranno agevolati gli organizzatori con alcune regole che saranno chiare già quando si fa la programmazione an-

nuale degli eventi». Ma non solo: «È un modo anche per incentivare l'uso di altri spazi pubblici, oltre a piazza Maggiore: se accettassimo tutte le richieste — dice Gabellini — la dovremmo usare 24 ore al giorno 365 giorni l'anno». Il prossimo passo, da fare sempre insieme alla Soprintendenza, sarà studiare autorizzazioni più snelle o che valgano per più anni».

Daniela Corneo





I luoghi



Piazza Minghetti
Con il nuovo regolamento,
il Comune invita a utilizzare
spazi oggi poco sfruttati



Il Nettuno
Niente dovrà impedire
di ammirare la statua
del Giambologna



Piazza Santo Stefano
Sono ufficialmente banditi
i concerti di una certa rilevanza
di fronte alle Sette chiese



File, parcheggi pieni e turisti in centro È Bologna: non chiude più per l'estate

Ristoranti affollati, negozi aperti, taxi al lavoro e anche la Piazzola fa il pienone
Semideserte solo le assolate vie dei T days e c'è chi approfitta per sfrecciare in auto

L'esodo non c'è stato. O forse è proprio finita l'epoca degli esodi. Meno gente che scappa dall'afa di agosto e più turisti che dentro questo caldo bolognese pare si trovino a loro agio, visto che ieri attorno alle 13 all'ingresso della basilica di San Petronio c'era la fila di tedeschi, francesi, spagnoli. Bolognesi e turisti: le Due Torri non sono affatto rimaste sullo sfondo di un deserto cittadino ieri. Tranne che nelle strade dei T days che deserte lo erano davvero: pochissimi i pedoni in mezzo alla carreggiata, a causa del sole cocente. Così tanto inanimate, le strade della pedonalizzazione da weekend, che, complice anche la mancanza di un qualunque presidio ai varchi di accesso in via Rizzoli, via Ugo Bassi e via Indipendenza, ieri abbiamo visto sfrecciare a tutta velocità un'automobile fin sotto le Torri e passare indisturbate nelle strade off limits diverse motociclette.

Nelle vie limitrofe, più piccole, con più punti dove ripararsi, ma soprattutto con più posti aperti dove rifocillarsi e bersi un bicchiere di vino ghiacciato, ieri il centro storico sembrava invece quello tipico di un sabato mediamente frequentato. Uno di quelli dai ritmi rallentati, d'accordo, ma dove comunque non si rinuncia alla passeggiata per negozi, all'aperitivo, al pranzo fuori, agli acquisti con i prezzi da saldi ormai dimezzati. Prova che i bolognesi non sono partiti tutti per il mare e che la loro città se la godono nonostante i 36 gradi: bastava dare un occhio agli stalli pieni per auto e moto in piazza Roosevelt per rendersene conto.

Dehors di ristoranti e bar pieni, le vie dei mercatini del Quadrilatero «trafficate», file nelle pescherie, via d'Azeglio brulicante, le gastronomie visitate dai turisti come fossero musei e sfruttate dai bolognesi per la spesa dell'ultimo momento. «Noi stiamo sempre aperti ad agosto — dice Davide Simoni della salumeria Simoni in via Drapperie — e alla fine viene molta gente: i clienti sono davvero contenti che offriamo questo servizio. Vengono i bolognesi, ma vengono anche molti turisti che addirittura fotografano i nostri prodotti. La differenza che ab-

biamo notato rispetto agli anni scorsi è che con questo caldo la gente veniva presto la mattina per evitare la grande afa, invece adesso vengono alle 10 o alle 11, se la prendono tutti con più calma, nonostante le temperature».

E il caldo non ha fermato nelle ore più calde nemmeno i turisti stranieri che hanno scelto di vedere Bologna dall'alto del City Red Bus: «Di gente ce n'è sempre — dice la guida del tour guidato sul pullman rosso —, a volte si concentra la mattina, ma spesso abbiamo il pienone anche nelle ore più calde. Sono quasi tutti stranieri». Così come molti erano gli stranieri seduti ieri ai tavolini dei locali all'aperto di via Clavature, mischiati ai bolognesi che non rinunciano all'aperitivo o al pranzo fuori casa nel fine settimana.

«Di gente ce n'è e anche parecchia — ammette un tassista fermo in piazza Roosevelt in attesa di una chiamata —, stiamo lavorando parecchio, nonostante sia il primo sabato di agosto. Ci chiamano i turisti, ma anche molti bolognesi che arrivano in stazione o si devono spostare in città e con questo caldo vogliono fare prima».

Il caldo torrido non ha scoraggiato affatto gli affezionati della Piazzola, che ieri brulicava comunque di gente a caccia dell'affare o del vestito estivo da sfoggiare al mare, magari dopo Ferragosto, quando in molti torneranno e i prezzi nelle località turistiche invece caleranno.

Daniela Corneo
daniela.corneo@rcs.it



Il tassista
Di gente ce n'è
parecchia, stiamo
lavorando. Ci
chiamano stranieri
e bolognesi





I DATI AMBIENTALI DELL'ISTAT

In città meno polveri e più verde

Con la crisi calano tasso di motorizzazione e domanda di trasporti

di **Rossella Cadeo**

Migliora – seppure in alcuni casi di uno "zero virgola" – il profilo ambientale delle città italiane. L'indice di motorizzazione nel 2012 è sceso, le vetture meno inquinanti hanno superato le "classi euro" più antiquate, è calato il numero di città colpevoli di sfiorare i limiti per il Pm10, sono aumentati gli interventi per misurare l'inquinamento acustico così come è cresciuta la disponibilità pro capite di verde urbano.

Certo, i segnali di progresso sono ancora timidi, la situazione resta preoccupante in alcune aree del territorio, si notano significativi divari territoriali e appare sempre difficile reggere il confronto con l'Europa. Nondimeno nel quadro dipinto dall'ultimo report dell'Istat sui «Dati ambientali nelle città» – riferito ai 110 comuni capoluogo e focalizzato sui temi del trasporto e del verde nel contesto urbano – qualche spiraglio di luce si intravede.

Partiamo dalle auto: il tasso di motorizzazione nel 2012 segnala una contrazione dello 0,7% rispetto all'anno precedente, attestandosi a quota 609 autovetture ogni mille abitanti (con Aosta, Trento e Bolzano al top, ma per ragioni fiscali, e Venezia, Genova e La Spezia sotto quota 500). Inoltre guadagna spazio il fronte più "ecosostenibile": le auto a benzina – benché siano ancora oltre la metà del totale in tutte le macro-aree geografiche – arretrano dell'1,2%, a vantaggio di quelle a gasolio oppure bifuel (gpl e metano) e per la prima volta le "euro 4" o superiori sorpassano quelle fino alla classe 3 (tasso di motorizzazione 305,3 contro 303,9).

Fin qui il bicchiere mezzo pieno. Mezzo pieno perché viene il dubbio che questi miglioramenti in parte rappresentino il "risvolto" positivo della crisi che

perdura da anni. Il graduale esaurimento delle classi euro più obsolete è nell'ordine delle cose: non si producono più e ci sono vincoli alla loro circolazione in alcuni centri urbani, mentre la diffusione dei carburanti a minore impatto deriva sia da una tecnologia più rispettosa dell'ambiente, sia da un insieme di motivazioni economiche e di incentivi fiscali. Insomma, meno reddito disponibile uguale meno acquisti di auto con conseguente minore congestione urbana.

La pressione del traffico nelle città italiane resta però elevata, visto che – in base alle rilevazioni dell'ultimo Osservatorio Autopromotec – il nostro Paese è al top in Europa per densità automobilistica: con 61 vetture ogni cento abitanti, è superata soltanto da Lussemburgo e Islanda (indice 66 e 64), contro una media Ue pari a 51, un indice pari a 48 in Francia e Spagna, a 52 in Germania e a 50 nel Regno Unito.

Tra le cause dell'elevato ricorso al trasporto privato può esserci un'offerta di trasporto pubblico non adeguatamente sviluppata. E anche su questo versante si leggono i segni della crisi, visto che – dice ancora l'Istat – la domanda è in calo del 7,4% rispetto al 2011 (a 209 viaggi per abitante, neanche uno spostamento al giorno su bus, tram o metro): del resto meno occupazione uguale anche meno necessità di mezzi pubblici per raggiungere il posto di lavoro. Un trend confermato dall'analisi del dato relativo alle principali realtà urbane (quelle con oltre 200mila abitanti o centro di area metropolitana): è vero che qui la domanda è anche cinque volte maggiore rispetto a quella dei capoluoghi più piccoli, ma il calo è ancora più netto (-8,1%, con punte a Roma, Napoli e Catania che superano il 13%).

«Il calo del traffico si riflette anche



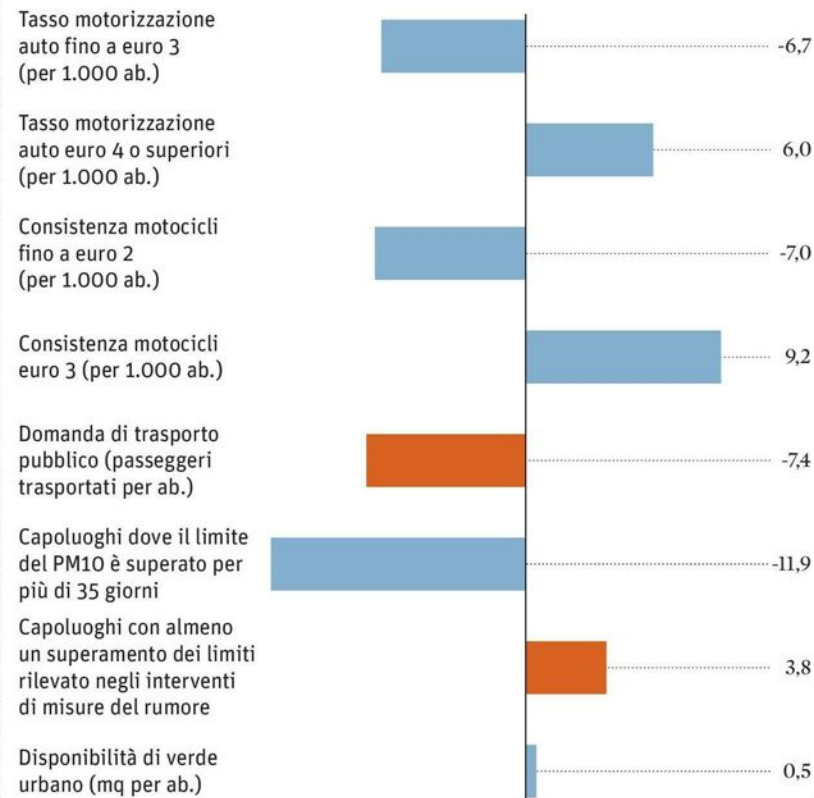
su un leggero ridimensionamento dell'allarme per la qualità dell'aria: rispetto al 2011 è sceso infatti da 59 a 52 il numero dei capoluoghi dove il valore limite fissato per il Pm10 a protezione della salute è stato superato per oltre 35 giorni all'anno. Una volta tanto sono il Centro e il Sud a battere il Nord - osserva Domenico Adamo, uno dei curatori del report dell'Istat -. Tra le realtà settentrionali (dove peraltro la situazione è più grave già in partenza, considerate la sfavorevole posizione meteo, la maggiore concentrazione di popolazione, di fonti inquinanti e anche di attività produttive) solo un comune su cinque è riuscito a contenere gli "sforamenti" sotto i 35 giorni». Nella top ten negativa si notano quasi esclusivamente comuni piemontesi e lombardi (con Alessandria a 123 giorni, Torino a 118, Milano a 107) e due sole presenze del Centro e del Sud (Frosinone e Siracusa).

Se i progressi sul fronte del traffico e dell'aria possono in parte essere conseguenza delle minori occasioni di spostamento, di consumo e di occupazione de-

rivanti dalla crisi, ci sono però altri due fronti monitorati dall'Istat che migliorano indipendentemente dalla congiuntura: rumore e verde urbano. Ebbene, quanto al primo, si sono intensificati gli interventi per misurare il rumore e due comuni su tre hanno approvato la zonizzazione acustica del territorio; quanto al secondo, l'area dedicata a parchi, giardini, ville, orti e aree sportive è cresciuta dell'1%, il 15% della superficie urbana risulta inclusa nelle "aree naturali protette" e ogni abitante ha in media a disposizione circa 31 metri quadrati di verde urbano, +0,5% rispetto al 2011. Ma - picchia a parte - lo spazio riservato in città ad alberi e simili resta comunque sempre poco: in media, meno del 3% del territorio complessivo dei capoluoghi di provincia.

Il trend della sostenibilità

Indicatori ambientali nei comuni capoluogo 2011-12, var.%(trend favorevole in blu)



Fonte: Istat

