



L'INTERVISTA PAOLO NATALI HA LANCIATO LA CONTESTATA IDEA «Nessuna liberalizzazione selvaggia il Pavaglione rimarrebbe inviolato»

«**I**N BICI sotto al Pavaglione? Beh, se vogliamo scherzare...». Paolo Natali, consigliere comunale del Pd, presidente della commissione Mobilità di Palazzo d'Accursio, riconosce che la sua proposta — bici sotto i portici e contromano, ben accolta dal vicesindaco, Claudio Merighi — possa suscitare anche «reazioni scandalizzate». E «qualche malinteso». Ma subito precisa: «Non è un'idea così stravagante. Anzi, spero che possa dare il via a un confronto serio».

Bici sotto i portici? Natali, solo a dirlo...

«Non dico *tutti* i portici».

Dunque, quali?

«Tratti di portico la cui apertura alle bici, magari in senso contrario alla circolazione, consenta di non interrompere percorsi ciclabili già utilizzati».

Per esempio?

«Strada Maggiore, dalla porta a

piazza Aldrovandi».

Oppure?

«Occorre fare un'analisi tecnica precisa sui percorsi più utilizzati dai ciclisti, poi valutare se e dove ci sono condizioni e spazi per ricavare una corsia per le bici».

E la tutela dei portici? L'Unesco?

«Nessuno pensa al Pavaglione, a via Indipendenza o via Rizzoli».

Nessuna liberalizzazione selvaggia. Ma un utilizzo responsabile, a seguito di un'analisi attenta. Non è accettabile il 'no' a prescindere di chi considera i portici un tabù».

E i pedoni?

«I portici, come i marciapiedi,

sono luoghi dedicati al transito pedonale. Ma la convivenza pedoni-ciclisti è già effettiva in molte piste ciclabili realizzate, per necessità, sui marciapiedi».

Non senza pericoli.

«E' chiaro che occorre, da parte

di tutti, particolare prudenza e attenzione. D'altronde, realizzare piste ciclabili protette, in sede propria, non è sempre possibile».

Veniamo al contromano... su strada. Dove?

«Anche qui serve un'attenta analisi tecnica. Che aiuti a capire se, per completare alcuni percorsi più utilizzati dai ciclisti, si possano liberalizzare alcuni sensi unici nel centro storico, consentendo quindi ai ciclisti di pedalare contromano. Come succede in via San Felice, in via Riva Reno. O a Londra, a Vienna. Ma anche a Reggio Emilia e Ferrara».

Perché non provare a realizzare una vera rete di vere piste ciclabili?

«Ripeto, perché spesso non è proprio possibile. E allora, se si vuole raggiungere l'obiettivo fissato dalla carta di Bruxelles (il 15% di mobilità ciclabile entro il 2020: oggi siamo all'8%) si deve andare incontro alle esigenze dei ciclisti, rendendo più 'facili' e sicuri gli spostamenti in città».

di LUCA ORSI

