



Guerra ai ciclisti indisciplinati Mancuso: «Pedoni penalizzati»

Mobilità. Senza l'assessore Saliera in commissione comincia, ma non si esaurisce, il dibattito sul Pgtu

► Carlini presenta le stime, non solo l'Opposizione si lagna. La Lega: «Targhe sulle bici»

Diego Costa

diego.costa@epolis.sm

«Il Piano traffico è ideologico!» tuona Daniele Carella dall'Opposizione. ««Ha ragione - risponde poco più tardi il presidente della Commissione Paolo Natali - lo è. Perché si pone degli obiettivi e si dota degli strumenti per conseguirli». Non c'è l'assessore Saliera, tocca così al direttore del settore di Mobilità Urbana ingegner Cleto Carlini descrivere lo stato di avanzamento del Pgtu, il Piano Generale del Traffico Urbano. Il Settore si è posto sei obiettivi. Ridurre l'inquinamento dell'aria e del rumore; migliorare la sicurezza stradale; aumentare i mezzi pubblici e diminuire il traffico privato; risparmiare energia; favorire i veicoli eco-compatibili e garantire un'accessibilità diffusa ma sostenibile. Per centrarli, sono quindici le azioni prioritarie indicate nel Pgtu. potenziare e rendere competitivo il trasporto pubblico su gomma; ricucire e ampliare la rete di piste ciclabili, sviluppando servizi complementari; perfezionare le Ztl e far rispet-

tare le preferenziali; migliorare l'accesso di pedoni e ciclisti; regolare l'uso di moto nelle zone a traffico limitato in base al loro impatto ambientale; governare i semafori in modo da rendere fluido il traffico e favorire gli autobus; realizzare nuove aree pedonali (ZU e Pratello); estendere il telecontrollo per il rispetto del codice della strada; ridurre gli incidenti mortali o con feriti; favorire il ricambio tecno-ecologico dei veicoli sia privati che pubblici; rilanciare il car sharing; creare isole ambientali e zone 30 in città; migliorare le informazioni tecnologiche sulla mobilità esistenti; aumentare le rotonde e infine gestire la domanda di spostamenti tra casa e scuola o lavoro.

DATI. Carlini fornisce alcuni dati di tali azioni. Come i 5,7 milioni di auto in meno che ogni anno accedono al centro storico e le 8200 convenzioni con aziende che consentono il trasferimento mediante trasporto pubblico di 50mila dipendenti. Nel 2003 erano solo 600. Inol-

tre a Bologna, secondo stime dell'Acì, spetta il primato di auto a metano e a Gpl circolanti: il 12% nel 2008. Sono diverse le obiezioni e non tutte provengono dall'Opposizione. Per esempio, i ciclisti: «Le piste ciclabili sono obbligatorie dove ci sono - dice Carella - ma non vengono multati quelli che preferiscono la strada». Caviano (Guazzalochiani): «Ben venga una città a misura di bici, ma è poi necessaria una pista pedonale dove c'è già la ciclabile? E le ciclabili sono così a posto da pensare di incrementarle?» E Libero Mancuso (Sinistra per Bologna): «Questa non è una città a misura di pedone, i ciclisti sbucano ovunque e non hanno regole», tanto che Manes Bernardini (Lega) commenta: «Metterei targa e assicurazione anche ai ciclisti, in modo da renderli più responsabili». L'Opposizione in genere appoggia l'intervento di Carella sul Car Sharing: «Se prendi l'auto di Atc sei padrone del centro». «Concorrenza sleale» commenta la Lega rispetto ai servizi a nolo. ■

