



BERGAMO AMORE

Semestrale di informazione
dell'Associazione per Città Alta e i Colli

N° 24 - Aprile 2005

...parcheggi interrati, garages, risalite meccanizzate,
parcheggi a raso, nodi di interscambio.... **a quando?**
e intanto?

ECCO QUELLO CHE SI PUÒ FARE SUBITO!

In coerenza con le linee programmatiche della nuova
Amministrazione Comunale e con gli impegni assunti dai
nostri rappresentanti in Circoscrizione

LE LINEE DELL'AMMINISTRAZIONE

Dal documento "Linee programmatiche mandato 2004-2009"
licenziato dalla Giunta il 9 dicembre 2004:

- il primo problema da affrontare sarà quello della accessibilità e mobilità...
- soluzioni di accesso a Città Alta da parcheggi esterni... collegati con servizi di trasporto pubblico, così come previsto nel PPRCA;
- regolamentazione del traffico che consentirà di perseguire l'obiettivo della chiusura di Città Alta ai veicoli privati;
- è necessario che l'ATB rinnovi il proprio parco macchine con nuovi bus eco-compatibili e di piccola dimensione, necessari per garantire agili collegamenti con le parti collinari della città.

GLI IMPEGNI ASSUNTI DALLA NUOVA MAGGIORANZA IN CIRCOSCRIZIONE

Associazione per Città Alta e i Colli, La Margherita,
Vivere Città Alta

I punti sono i seguenti:

- realizzare **collegamenti organizzati con mezzi pubblici tra i Colli e Città Alta**, al servizio di residenti e turisti;
- realizzare **parcheggi esterni alle mura per i non residenti, con relativi mezzi di risalita**;
- istituire a breve termine **bus-navetta ecologici** che negli orari di chiusura al traffico automobilistico colleghino Città Alta con i parcheggi già esistenti (Malpensata, Croce Rossa, Stadio). Gli orari di chiusura, a fronte di una sperimentazione positiva, dovranno significativamente essere incrementati nel quinquennio sino a portare alla formazione di un'isola pedonale ben accessibile a tutti;
- limitare l'attraversamento improprio dei colli** con l'individuazione di fasce orarie di divieto di transito lungo gli assi di Valtesse, Borgo Canale, Torni, Sudorno, Fontana.

**La nostra proposta per consentire a
tutti, già da quest'estate, di poter
arrivare in Città Alta e restarci senza
problemi di parcheggio**

"...mentre altre città (Urbino, Perugia, Assisi...etc....) proteggono il loro Centro Storico dall'assalto indiscriminato delle automobili, come ognuno farebbe con la più bella gemma del suo giardino, noi lasciamo Città Alta completamente indifesa, anzi tolleriamo perfino che le sue vie cariche di storia vengano usate per attraversare più velocemente la città..."

PROPOSTA OPERATIVA DELL'ASSOCIAZIONE PER CITTÀ ALTA E I COLLI PER LA PROGRESSIVA PEDONALIZZAZIONE DEL CENTRO STORICO

OBIETTIVI DELLA PROPOSTA

- 👉 **Ripristino dell'ordinanza di chiusura serale dalle 20,30 alle ore 1,00 e sua estensione a tutti i giorni della settimana per tutto l'arco dell'anno.**
- 👉 **Regolamentazione del transito improprio di attraversamento del Centro Storico con l'introduzione di divieti di accesso per fasce orarie.**

COSA DOVREBBE FARE L'AMMINISTRAZIONE

- 👉 Individuare gli orari di massimo afflusso del traffico improprio di attraversamento e definire conseguentemente gli orari di divieto
- 👉 Attivare i pilomat e/o le sbarre di ingresso nelle fasce orarie così definite.
- 👉 Rilasciare le tessere magnetiche per l'apertura dei pilomat per consentire l'accesso ai residenti e a tutte le categorie degli aventi diritto anche durante le fasce orarie di chiusura regolamentata.
- 👉 Utilizzare i parcheggi già esistenti alla periferia della città (Malpensata, Stadio, Città Mercato, Croce Rossa) come nodi di interscambio.

COSA DOVREBBE FARE L'ATB

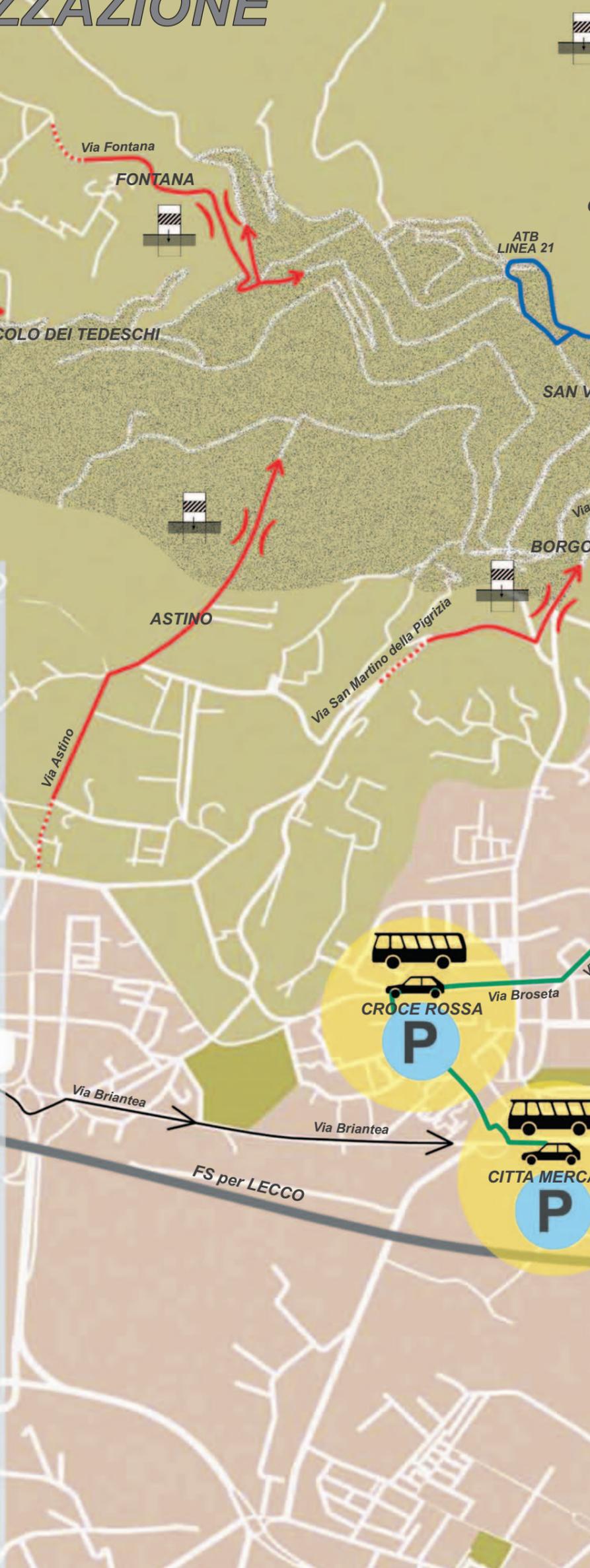
- 👉 Utilizzare sistematicamente e in modo ottimale i parcheggi esistenti nelle zone periferiche quali nodi di interscambio privilegiati per l'accesso a Città Alta per automobili e pullman turistici, anche introducendo incentivi quali, ad esempio, il biglietto unico valido sia per il posteggio che per il trasporto pubblico (come a Brescia).
- 👉 Istituire i collegamenti mancanti tramite linee di trasporto aggiuntivo e/o bus-navetta, ad esempio tra i parcheggi della Croce Rossa e di Città Mercato e la funicolare bassa.
- 👉 Estendere gli orari del servizio di trasporto in modo da renderlo compatibile e funzionale al piano di regolamentazione degli accessi (es. la linea 3 che attualmente termina alle ore 19,30).

Il Piano proposto richiede una campagna di informazione capace di orientare e supportare tutti coloro che vogliono recarsi nel Centro storico, consentendo loro un accesso facile e funzionale. Per ottenere ciò occorre

UN SISTEMA DI SEGNALAZIONE DEI PARCHEGGI E DI MONITORAGGIO DEL TRAFFICO

attraverso

- 👉 Opportuna pianificazione di una rete di cartelli stradali e segnali luminosi che fin dall'entrata in città, guidino gli utenti ai nodi di interscambio esistenti (Malpensata, Monterosso, Croce Rossa, Città Mercato), comunicando in tempo reale il numero dei posti disponibili nelle aree di sosta suddette. Ciò consentirebbe di ridurre il cosiddetto "traffico parassita" delle automobili alla vana ricerca di un parcheggio, che secondo gli studi più aggiornati, rappresenta il 20% del traffico nelle ore di punta.
- 👉 Conseguente ed estesa campagna di informazione di concerto con le istituzioni interessate (es. Azienda di Turismo), utilizzando tutte le risorse e i canali disponibili (depliant, contatti telefonici, internet...)



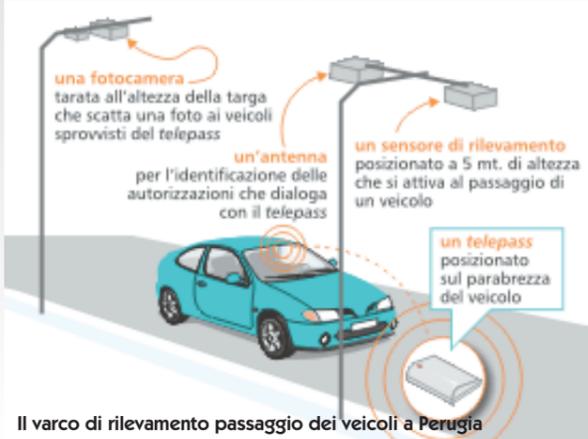
La proposta dell'Associazione non è chiedere la luna!

Alcuni esempi di come altre città italiane hanno difeso e valorizzato il loro centro storico

PERUGIA: LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Paragonabile, per le sue caratteristiche orografiche e storiche, alla città di Bergamo, Perugia, abbarbicata sul suo colle accidentato, svolge tra le scure mura del centro etrusco-medievale la maggior parte delle attività turistiche e culturali (tra le quali l'università), mentre lungo le pendici dei colli e nelle valli si sono sviluppate le attività industriali e moderni anonimi quartieri di abitazione.

Il "Piano della mobilità" del 1979 ha riorganizzato il suo centro storico con i seguenti provvedimenti:



- il **trasferimento delle attività ritenute incompatibili** in due poli complementari;
- la **progressiva pedonalizzazione dell'intero centro storico** mediante la localizzazione di due sistemi concentrici di **parcheggi** (il più esterno per soste lunghe, il più interno per soste brevi);
- la **gestione coordinata degli impianti semaforici** mediante centraline che operano conteggi sul traffico attraverso sensori posizionati sotto il manto stradale;
- la **programmata gestione del flusso veicolare verso i parcheggi** al fine di ridurre il "traffico parassita" delle macchine che circolano nelle vie alla ricerca di un parcheggio, tramite un sistema costituito da **28 pannelli dislocati nelle vie di accesso, che segnalano in "tempo reale" agli automobilisti i posti disponibili** nei vari parcheggi;
- il controllo degli accessi alle zone a traffico limitato, costituito da un **varco di rilevamento passaggio veicoli** dotato di un'antenna di identificazione delle macchine e di una fotocamera che cattura ed elabora l'immagine della targa per trasmetterla in via telematica al comando di Polizia Municipale che provvede all'emissione delle sanzioni;

- l'installazione di **risalite meccanizzate (scale mobili, ascensori, gratuiti)** che collegano la parte bassa dell'abitato ed i parcheggi di interscambio con il centro storico, e, recentemente, di un "**minimetro**", finanziato con i fondi della Legge 211 del 1992 ("interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa").



SIENA: UN CENTRO STORICO PEDONALIZZATO SIN DAL 1965

La struttura urbana di Siena, rimasta essenzialmente quella medievale, ha costituito il naturale ostacolo alla circolazione automobilistica.

Il centro storico di Siena, caratterizzato da forti discese e salite, spesso lastricate, è quasi integralmente **pedonale**; i collegamenti necessari tra le diverse contrade sono assicurati dai **minibus del servizio urbano**.

Le numerose **aree di parcheggio** sono al perimetro della zona pedonale, peraltro vicine al centro storico. Una rete telematica gestita in modo unitario permette agli operatori di avere sempre il **controllo di tutta la viabilità e della situazione dei parcheggi**: un sistema di **cartelli fissi, collocati sulle vie di accesso alla**

città indica infatti ai turisti i divieti di circolazione ed i percorsi alternativi, mentre la **disponibilità reale dei posti macchina** offerti dai vari parcheggi è indicata da un sistema di **pannelli elettronici a messaggio variabile**.

L'Amministrazione di Siena, nella persona del suo Assessore al Turismo, ha lanciato nel 2003 la proposta del "**trekking urbano**": un modello di fruibilità turistica, che è stato suggerito anche ad altre città storiche italiane, che consiste nel coltivare il benessere della mente e del fisico anche attraverso il ritorno alla velocità del passo umano, così come la si può praticare percorrendo gli ambienti monumentali dei nostri centri storici.

FERRARA: VIVERE MEGLIO LA CITTÀ

La Ferrara del Rinascimento mantiene all'interno della sua cinta murata, nei rioni sud-orientali, un ampio e compatto nucleo medievale, sorprendentemente conservato e perciò di difficile penetrazione al traffico veicolare.

Il nuovo **Piano del Traffico**, entrato in vigore nel maggio del 2003, ha limitato considerevolmente gli accessi e la mobilità nelle vie del centro storico: un **cambiamento delle regole capace di cambiare le abitudini**.

Contemporaneamente l'Amministrazione assicurava però il servizio di un mezzo non inquinante e poco invasivo: una nuova **navetta ecologica, minibus a propulsione elettrica, con una frequenza di passaggio ogni 7 minuti**, che, partendo da un grande parcheggio periferico, gratuito, percorre il perimetro del centro storico, e consente così ai residenti ed ai turisti l'accesso agevole alle strette vie del quartiere medievale.

I **grandi parcheggi di attestamento**, previsti per le macchine di coloro che non vogliono incappare nelle molteplici limitazioni alla viabilità imposte all'abitato di Ferrara, sono annunciati nei principali punti di accesso alla città dagli "**Infopark**", **speciali cartelli, illuminati e ben visibili**, che indicano con una freccia la dire-

zione da seguire e la **disponibilità, aggiornata in tempo reale, dei posti liberi di ciascun parcheggio**.



...e tante altre città italiane, di pianura e di collina, hanno già adottato, da anni, quegli stessi dispositivi, atti a salvaguardarne il centro storico e a regolamentarne il traffico d'accesso, che Bergamo invoca da anni.

A **CREMONA** si lascia la macchina negli appositi parcheggi predisposti alla periferia della città e, con un biglietto che associa la sosta all'utilizzo del mezzo pubblico, si raggiunge il centro, integralmente pedonalizzato, con l'apposita navetta.

Ad **ORVIETO**, la città medievale arroccata sopra una rupe tufacea, con due sole porte che consentono l'accesso ai veicoli, la viabilità interna è stata rigorosamente regolamentata e il collegamento tra la parte bassa e quella alta della città è assicurato sin dalla fine dell'800 da una funicolare.

E così ad **URBINO**, ad **ASSISI**, a **LUCCA**, a **GROSSETO**, ad **AOSTA**, etc..., le amministrazioni locali hanno imposto alla collettività quelle limitazioni al traffico privato che consentono una più civile e serena qualità della vita, per i residenti anzitutto, e conseguentemente, anche per i turisti.

