

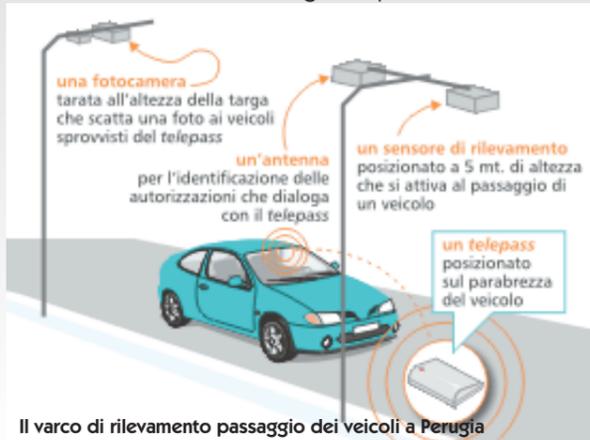
La proposta dell'Associazione non è chiedere la luna!

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.

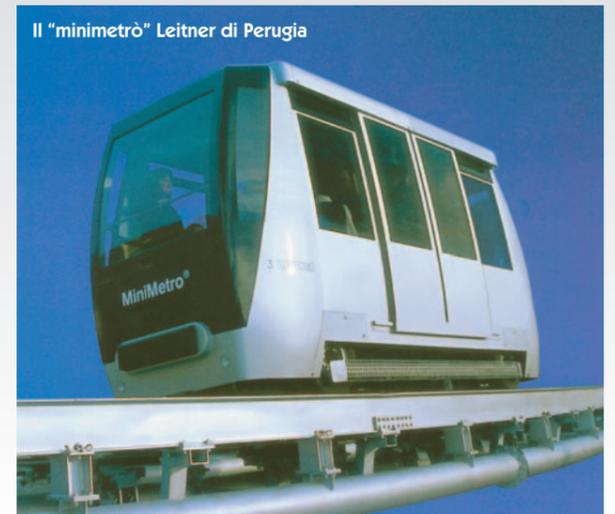
Il "Piano della mobilità" del 1979 ha riorganizzato il suo centro storico con i seguenti provvedimenti:



Il varco di rilevamento passaggio dei veicoli a Perugia

- 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").



Il "minimetro" Leitner di Perugia



Un cartello posto all'ingresso della città di Siena con le limitazioni di accesso ai veicoli

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**.



Gli "infopark" di Ferrara indicano le direzioni di accesso ai parcheggi e la disponibilità dei posti

...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.



LA RISALITA DELLE CITTÀ STORICHE:

la funicolare "Bergamo Bassa- Bergamo Alta" e l'esempio delle città storiche dell'Umbria

Gli articoli che, già da qualche mese, sono apparsi periodicamente sui giornali locali hanno riaperto la polemica che riguarda la necessità di collegare Città Bassa a Città Alta tramite un nuovo mezzo meccanico; nel dibattito sono intervenuti tecnici, politici e cittadini.

La discussione rischia di limitarsi ai confini geografici e temporali del problema se si ritiene che il problema sia isolato e assolutamente recente; in realtà, se ci si guarda un poco intorno, sia geograficamente che cronologicamente, si comprende subito che il problema non è esclusivo di Bergamo, e che Bergamo ci pensa da quasi due secoli.

Infatti l'esigenza di collegare le due città, quella fondata sul colle oltre duemila anni fa, e quella nuova, che continuava ad espandersi al piano prendendo il sopravvento sul nucleo più antico, si era fatta sentire già nella seconda metà dell'800.

Il primo collegamento diretto tra la Bergamo sul colle e il resto della città, si realizzò con la strada costruita nel 1845, che anticipava il tracciato dell'attuale viale delle Mura.

Subito dopo, a durare praticamente trenta anni, si apriva un vivacissimo dibattito sul modo di superare il dislivello tra le due città con un impianto meccanizzato di trasporto pubblico; allora le soluzioni proposte spaziavano da mezzi che penetrassero nel colle tramite gallerie, a "locomotive cosiddette stradali", a ferrovie trainate da fune. Di tali congegni di risalita non restano a noi che accurati disegni tecnici, dettagliati preventivi di costi, appassionate cronache cittadine.

Finalmente, nel 1885, l'ing. Alessandro Ferretti, emiliano, presentò ai cittadini la sua proposta di un impianto di funicolare, originariamente a vapore, e ottenne l'incarico e la concessione per realizzare il collegamento tra le due stazioni, situata una in piazza Mercato delle Scarpe in città alta, l'altra nel centro di città bassa. I lavori, iniziati nel gennaio del 1887, rapidamente conclusi nel novembre di quello stesso anno, consentirono subito il collaudo e l'inizio del servizio, abbinato alle corse di due tram a vapore che assicuravano il collegamento tra la stazione inferiore della funicolare e il centro di Porta Nuova.

Ovviamente l'impianto fu poi ripetutamente aggiornato, da quella data sino ai giorni nostri, nelle sue componenti murarie e meccaniche. L'ultima trasformazione è avvenuta nel 1987, ad un secolo esatto dalla

prima corsa.

La funicolare di Bergamo è stata uno dei primi impianti di risalita meccanizzata per trasporto pubblico progettata e realizzata in Italia agli albori del XX secolo.

Al suo successo si deve tra l'altro la costruzione dell'altra funicolare di Bergamo, quella di San Vigilio, ultimata dopo alterne vicende nel 1912.



Un'immagine della funicolare di inizio '900

Immagine tratta da LA FUNICOLARE DI BERGAMO ALTA di Pino Capellini - ARNOLDI EDITORE 1988

Più di un secolo è dunque trascorso da quelle entusiasmanti imprese. Nel frattempo, tanti eventi politici e sociali (gli interventi di risanamento della città vecchia e dei borghi e il ricambio della popolazione residente, recentemente l'insediamento dell'istituzione universitaria, l'assalto del turismo e del traffico veicolare, ecc.) hanno più volte alterato i rapporti reciproci tra le due comunità ed hanno portato motivazioni spesso diverse per sollecitare nuovi, rapidi e razionali collegamenti tra la città storica e la città al piano.

Ma, nonostante gli imponenti progressi della tecnica, che hanno reso possibile la realizzazione, nel corso di questi ultimi decenni, dei numerosi impianti meccanici a servizio della mobilità urbana che ciascuno di noi ha sperimentato in tante città storiche italiane e straniere, **a Bergamo, dall'epoca della ideazione e messa in opera, nel 1887, di uno degli impianti più innovativi di risalita meccanizzata in Europa, non si è costruito alcun altro impianto pubblico del genere.**

Vari progetti ad opera dei più qualificati professionisti locali e studiosi di tecniche dei trasporti hanno peraltro puntualmente risposto, nel corso di tutti questi anni, alle aspettative sempre più vive della

popolazione e ai reiterati incarichi dell'Amministrazione. Per esempio, il Concorso nazionale di idee "Risalire la città: Bergamo Bassa, Bergamo Alta" promosso nel 1992 dalla Società Schindler, interessata allo studio e alla progettazione di sistemi di microtrasporto urbano, ha portato a Bergamo le proposte di ben 88 gruppi di progettazione.

Chiaramente la risalita a Città Alta è sempre stata, ed è tuttora, un problema complesso, sia da un punto di vista tecnologico che da un punto di vista urbanistico. Ma durante un secolo di progetti talmente prudenti da rimanere irrealizzati, altrove, negli ultimi decenni, problemi troppo simili per non essere osservati, sono stati risolti.

Per esempio in Umbria si sono realizzate opere relative all'accessibilità ed alla mobilità urbana numerose ed esemplari, che forse varrebbe la pena di esaminare più attentamente.

La particolare struttura insediativa dell'Umbria è segnata dalla presenza di molti centri antichi, diffusi sul territorio, spesso localizzati su alture, con caratteristiche morfologiche e del tessuto edilizio tali da costituire vincoli alla mobilità tradizionale e certamente all'uso del mezzo privato. Tali centri sono, come lo è Bergamo, pervasi da un crescente turismo e preoccupati, come lo è Bergamo, per la qualità della vita dei propri abitanti e per l'esigenza della tutela e della valorizzazione del proprio patrimonio storico e artistico.

Partendo dalla istituzione di appositi "Piani della mobilità" (quello di Perugia risale al 1979), i Comuni dell'Umbria hanno realizzato tra l'altro impianti volti ad integrare i sistemi tradizionali con nuovi modi di trasporto, quali ascensori, scale mobili, funicolari.

A questo proposito, per esempio, vogliamo citare le città di Perugia e di Terni, sedi di università, le cui popolazioni superano i centomila abitanti; ma **Orvieto** e **Narni** sono città di circa 20.000 abitanti, e **Amelia**, **Todi** e **Gubbio** sono ben più piccole. **Cascia** e **Anghiari** (che vi documentiamo qui sotto) hanno una popolazione dell'ordine di 3000-4000 abitanti.

Teresa Arslan Ginoulhiac

L'ASCENSORE DI ANGHIANI:

una soluzione che Bergamo potrebbe adottare per la risalita da Via Baioni a S. Agostino

L'antico borgo medioevale di Anghiari (5928 abitanti), che domina l'intera Valtiberina è posto entro una cinta muraria che si apre all'esterno attraverso tre porte: il parcheggio predisposto ai piedi delle mura urbane negli anni '80, a causa del notevole dislivello che lo separava dalla piazza principale del paese, non veniva sufficientemente utilizzato dai residenti e dai numerosi turisti in transito.

L'intervento che vi documentiamo, curato dall'architetto umbro Gino Tavernelli, è un collegamento meccanizzato che ha consentito di superare tale dislivello ed è caratterizzato da un rispetto assoluto dell'ambiente monumentale locale.



Il parcheggio visto dall'interno delle mura di Anghiari

Infatti il pozzo, alto complessivamente 24 metri, che accoglie la coppia di ascensori idonei al trasporto di 8 persone ciascuno e di portatori di handicap, risulta molto arretrato rispetto alle attuali mura, e non entra assolutamente in contatto con le mura urbane antiche. Il collegamento dal livello del parcheggio alla base della colonna degli ascensori è stato realizzato con un tunnel di circa 36 metri, realizzato in c.a. in cantiere e poi inserito nel terreno con spinta meccanica tramite martinetti idraulici. Il rivestimento interno del tunnel è stato realizzato in acciaio.

L'opera è stata interamente finanziata con fondi della



Il tunnel di accesso agli ascensori



L'ingresso al tunnel di accesso agli ascensori visto dal parcheggio

Comunità Europea, per un costo di circa 700.000 Euro nel 2004; il periodo intercorso tra la fase progettuale e l'inizio dei lavori è stato appena superiore ad un anno.

Giovanni Ginoulhiac (Consigliere della 3^o Circoscrizione)

BERGAMORE n°26 - Settembre 2007

Semestrale di informazione dell'Associazione Città Alta e i Colli
Autorizzazione del Tribunale di Bergamo n° 24 dell'1 giugno 1992

Direttore responsabile: Augusto Benvenuto

Redazione: Teresa Arslan, Gabriella Baiquini, Beppe Cattaneo, Angelo Colleoni,
Giovanni Ginoulhiac

Grafica: Teresa Arslan e Giovanni Ginoulhiac

Stampa: Tipolitografia Gamba - Via Camozzi n°10-12 - 24049 Verdello
Email redazione: comunicazione@ginoulhiac.com

DOPO PERUGIA, SIENA, FERRARA ECCO CREMONA, CITTÀ D'ARTE E DELLA MUSICA: CONTINUIAMO A PARLARNE.

TUTTI STANNO PROVVEDENDO. A Bergamo il processo è lentissimo e disorganico. Perché ?

Sono sempre più numerosi e attivi quei Comuni italiani che, avendo a cuore la tutela e la valorizzazione del loro centro storico, hanno risolto, affrontandoli con impegno, i loro problemi viabilistici e ambientali, problemi certamente affini a quelli che caratterizzano la parte più preziosa di Bergamo: Città Alta.

Sollecitati dalle accese polemiche che quotidianamente divampano e ci assillano, con tanta ricaduta sulla qualità della convivenza della nostra gente e sulla qualità ormai compromessa del nostro ambiente, ancora una volta abbiamo cercato di indagare in casa d'altri. Già nel numero di BERGAMORE uscito nell'aprile del 2005 avevamo accennato ai provvedimenti attuati da alcune città storiche italiane (Perugia, Siena, Ferrara in particolare, poi Orvieto, Aosta) che da tempo hanno affrontato, con risultati certamente positivi e quindi meritevoli della nostra attenzione, i problemi della circolazione viaria e pedonale delle loro strade e delle loro storiche piazze, nel rispetto del loro ambiente naturale e monumentale.

Questa volta vogliamo documentare quanto si sta realizzando nella vicina CREMONA, città che, pur diversa per collocazione geografica e andamento orografico, è, analogamente a Bergamo, custode di un tesoro storico tra i più preziosi d'Italia.

IL PIANO DELLA MOBILITÀ E DELLA SOSTA A CREMONA: Le zone a traffico limitato (ZTL)

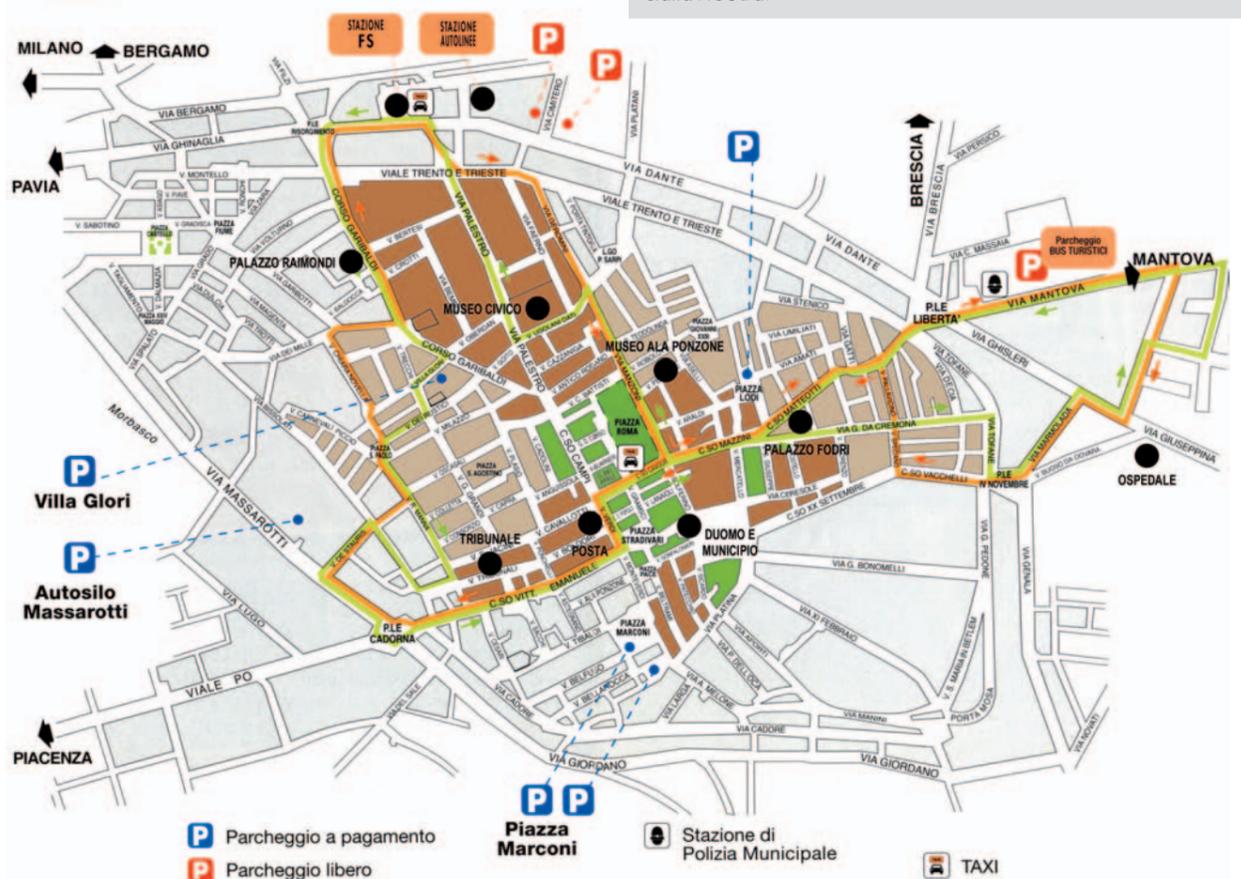
Le esigenze di mobilità dei residenti e dei turisti, la scarsità dei parcheggi, i problemi del commercio locale, l'inquinamento indotto da un traffico veicolare incontrollabile hanno convinto l'Amministrazione, ad attuare **nel 2003 una prima regolamentazione della mobilità e della sosta suddividendo parte della città in zone a traffico limitato (ZTL)**. Il provvedimento era mirato a tutelare le strade di maggior pregio nell'immediato intorno dei monumenti più frequentati del centro storico ed a disincentivare le ricerche dei limitati posti auto.

Ma già **nel 2006** è stata proposta **una ulteriore estensione alla città dei provvedimenti intrapresi nel 2003**.

Inoltre, per agevolare i residenti delle zone a traffico limitato, che devono poter parcheggiare la propria macchina nel modo più agevole senza peraltro aggravare l'afflusso consentito dei mezzi privati nel centro storico, l'Amministrazione ha istituito un apposito Piano della Sosta che suddivide il centro cittadino in **5 aree**, e, all'interno di ogni area in **sottoaree** che comprendono tutte le vie più vicine al residente autorizzato a percorrerle.



- LINEA A
- LINEA B
- ZONA PEDONALE
- ZTL ATTUALE (2003)
- AMPLIAMENTO ZTL (Fasi 1 e 2 del 2006)



È città attenta custode di un patrimonio storico di grande interesse, per le sue tracce risalenti all'epoca romana, ma soprattutto per il suo centro medievale: la piazza chiusa sui tre lati dalle armoniose imponenti masse architettoniche del Duomo, del Torrazzo, del Battistero e della Loggia dei Militi. Sulle sue strette vie prossime al centro si affacciano inoltre i preziosi palazzi rinascimentali.

Il fiorente commercio derivante dalla sua collocazione geografica e l'interesse turistico sempre più vivace hanno portato alla comunità di Cremona una notevole prosperità, ma hanno comportato anche tutti quei problemi che nelle città d'arte italiane penalizzano ormai in ugual misura residenti, turisti, negozianti, danneggiando l'ambiente con l'inquinamento dell'aria e l'ingombro di un traffico veicolare incompatibile con il calibro di vie e piazze previste in epoche così lontane dalla nostra.

LE NAVETTE: PICCOLI MEZZI ECOLOGICI PER IL CENTRO STORICO

Il tradizionale trasporto pubblico su bus, che raggiunge, esternamente al perimetro del centro storico, anche le zone più periferiche del comune di Cremona, è stato potenziato con un servizio alternativo di agili mezzi di piccole dimensioni (le "navette"), che percorrono le strette strade della città seguendo due circuiti sostanzialmente anulari (linea A e linea B).

Come si può rilevare dall'allegata schematica piantina della città, il tragitto delle due linee è stato preordinato per consentire facile accesso a tutti i luoghi ed i servizi essenziali per i residenti, e, all'occasione, ai turisti che frequentano la città: le **stazioni**, i **grandi parcheggi periferici (gratuiti)**, la **piazza del Comune e del Duomo**, la **Posta**, il **Tribunale**, l'**Ospedale**, i **Musei**, i **palazzi storici**.

Capaci di una dozzina di passeggeri e dell'accoglienza di handicappati o carrozzine, **le navette sono alimentate da un sistema ibrido gasolio-elettricità**, scarsamente inquinante, ed hanno frequenza di 15 minuti nel corso della mattinata, di 30 minuti nella fascia pomeridiana.

Nel 2006 è stato inoltre istituito dalla stessa società che gestisce i trasporti pubblici di tutta la città, un altro tipo di servizio di trasporto flessibile: il "PRENOTABUS". Lo si attiva tramite prenotazione telefonica ad un apposito numero verde, indicando all'operatore il proprio nome, il giorno, il tragitto, l'ora di partenza e di arrivo; il costo della corsa è equiparato a quello delle linee urbane.

