



RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

URBANISTICA, PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA 23/06/11 'La strada del rilancio e' una sola: la citta' metropolitana' 3

MOBILITA' E TRASPORTI

IL RESTO DEL CARLINO 22/06/11 La battaglia del neo sindaco: altre zone senza auto 5

IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA 18/06/11 Eppure ci sono le linee per i filobus 6

CORRIERE DELLA SERA 17/06/11 Quando il pedone si prende la rivincita (anche sulle bici) 7

URBANISTICA, PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

UNITA' EDIZIONE BOLOGNA 17/06/11 Trasporti. dossier di Merola su corse notturne e agevolazioni 8

POLITICA LOCALE

CORRIERE DI BOLOGNA 17/06/11 Il restyling c'e' Pero' non si fa 9

URBANISTICA, PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA 16/06/11 Rivoluzione sotterranea 'Cosi' il centro rinascerà'' 10

POLITICA LOCALE

IL DOMANI - L'INFORMAZIONE DI BOLOGNA 16/06/11 La rivoluzione di Colombo 'Un piano per nuovi parcheggi' 11

URBANISTICA, PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

LA REPUBBLICA BOLOGNA 11/06/11 Cervellati e la battaglia di via D'Azeglio 'La chiusi e mi arrivo' una bara per posta' 12

LA REPUBBLICA BOLOGNA 11/06/11 'Fittoni dimenticati da due anni li aggiusteremo in tutta la citta'' 13



RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

MOBILITA' E TRASPORTI

CORRIERE DI BOLOGNA 10/06/11 Via Zamboni pedonalizzata. 'Sara' come in D'Azeglio'. La svolta ecologista con filobus e bike sharing 14

ECONOMIA LOCALE, LAVORO

IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA 09/06/11 'Annullata la tassa d'iscrizione alle materne' 16

SCUOLA, UNIVERSITA'

CORRIERE DI BOLOGNA 07/06/11 Movida, studenti e mobilita' 18



«La strada del rilancio è una sola: la città»

L'urbanista Cervellati: «Le scelte fatte finora sono state miopi. Incluso il Psc»

di LUCA ORSI

IL RILANCIO di Bologna? Passa per una strada obbligata: diventare città metropolitana. Secondo l'urbanista Pier Luigi Cervellati, «qualsiasi altra scelta sarebbe miope, di corto respiro». Come «miope è anche l'ultimo Psc (il Piano strutturale approvato nel 2008 con il sindaco Virginio Merola allora assessore all'urbanistica, e la consulenza dell'attuale assessore Patrizia Gabellini; ndr), in cui manca una visione territoriale ampia, in



IL SEGNALE
Piazza Ravennana: per Cervellati, va chiusa al traffico

Lei parla di decentramento. Si continua invece ad accentrare. Cosa pensa del nuovo tribunale in via Farini?

«Fare un palazzo di giustizia praticamente in piazza Maggiore è una scelta sbagliata, sbagliatissima. Lo ha deciso una commissione? E allora, se la commissione sceglieva San Petronio, il tribunale lo facevamo lì?».

Altre scelte sbagliate?

«Avere consentito di realizzare megastore cielo-terra dove c'erano abitazioni. E l'incuria generale per il

DECENTRARE, UN OBBLIGO

La città, per rigenerarsi, deve rapportarsi alla periferia, all'hinterland. L'esatto contrario di ciò che è accaduto a Bologna

cui la città guarda solo dentro se stessa».

Bologna rinasce diventando una 'megacittà'?

«No, metropoli significa 'madre di città', cioè città che genera città».

Traduca.

«Significa che la città, per rigenerarsi, deve rapportarsi alla periferia, all'hinterland. Vuol dire trasformare periferie in città. Decentrare, per dare impulso a zone marginali e periferiche. L'esatto contrario della città che genera periferia, come è stato a Bologna. Qualunque progetto urbanistico che non affronti il tema dei rapporti con i Comuni limitrofi non ha futuro».

Lei chiede di invertire la mar-

cia rispetto agli ultimi 25 anni.

«È cambiato il mondo. Basta pensare solo al problema del tessuto industriale: a Bologna ci sono alcuni punti di grande eccellenza, ma c'è anche l'obsolescenza del manifatturiero. Temi come questo, oggi, si possono cercare di risolvere solo se distribuiti su un livello metropolitano. Ma chissà se la politica lo capirà...».

L'architetto Mario Cucinella auspica un Piano strategico di 40 anni, che guardi a Bologna 2050. Che ne pensa?

«Quarant'anni sono troppi... Sono due generazioni. Così non si possono prevedere le inevitabili trasformazioni sociali ed economiche. Se nel 2008, per esempio, il sindaco Sergio Cofferati avesse fatto una programmazione a 40 anni, non avrebbe tenuto conto della crisi economica in cui siamo finiti».

Che cosa serve, dunque?

«Piani non molto lunghi, ma con obiettivi precisi. Una strategia che dica con precisione cosa si vuole raggiungere».

IL MONDO CORRE

I quarant'anni di cui parla Cucinella sono troppi. Servono piani strategici non lunghi, ma con obiettivi precisi

centro storico: proliferano vetrine volgari nei punti più belli, ci sono ancora in giro addobbi di Natale, non c'è un *dehor* uguale a un altro, ognuno mette fuori ciò che vuole... È mancato il governo della città storica».

E l'idea di un nuovo stadio?

«Mah... Lancio una sfida: proviamo a pensare a uno stadio 'nudo', senza corredo di supermarket, ristoranti, *shop*, *boutique*. Detto questo, che si fa del Dall'Ara? Ne facciamo palazzi?».

Cosa pensa dell'idea di realizzare un grande ecoquartiere su una delle ex aree militari?

«Per prima cosa, mi piacerebbe capire che cosa si vuole fare davvero su quelle aree. Ecoquartieri? Mah,





oggi tutti parlano di 'eco'. Ma io mi pongo alcune domande. Dobbiamo aspettare proprio le aree militari? Non si può cominciare già sull'esistente non storico? Perché finora non si è fatto sulle nuove costruzioni?».

Il sindaco Merola annuncia la pedonalizzazione di una vasta area del centro. E d'accordo?

«Voglio capire. Se è per dirottare fuori il Civis e gli altri mezzi, bene. Se è solo per dirottare fuori le auto e lasciare il Civis scorrazzare sotto le Due Torri, allora dico no».

Lascerebbe tutto così?

«No. Da parte del sindaco mi accontenterei di un primo, importante segnale: pedonalizzi la zona di piazza Ravegnana. Allora comincerei a crederci».

IL TRIBUNALE IN VIA FARINI

Sbagliatissimo. Come lo è stato avere realizzare megastore cielo-terra dove c'erano abitazioni O l'incuria in centro

TUTTI A PIEDI

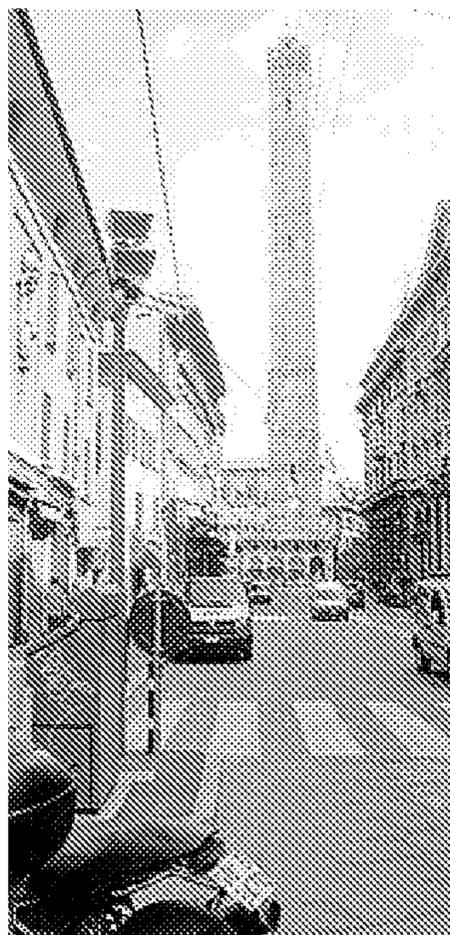
Devo capire che tipo di pedonalizzazione intende il sindaco. Fossi in lui, comincerei dalla zona di piazza Ravegnana

CHI È

Il padre nobile del restauro che non vuole il Civis in centro

PIER LUIGI Cervellati, nato a Bologna nel 1936, è considerato un po' il padre nobile della scuola italiana di architettura del restauro urbano. Architetto e urbanista, già docente all'Alma Mater e alla veneziana Ca' Foscari, dove ha insegnato 'Recupero e riqualificazione urbana e territoriale', ha legato il suo nome a numerosi, grandi progetti di riqualificazione di centri storici. Assessore pci del sindaco Giuseppe Dozza dal 1964, fu poi confermato nella giunta di Guido Fanti e quindi nelle due di Renato Zangheri, fino al 1980. La sua più recente battaglia è quella per non fare passare il Civis nel centro storico.





BOLOGNA COMMERCianti SU TUTTE LE FURIE

La battaglia del neo sindaco: altre zone senza auto

» BOLOGNA

FIN DA SUBITO è stato un suo cavallo di battaglia. Il neosindaco bolognese Virginio Merola non ha avuto dubbi: bisogna pedonalizzare. E la sua idea di chiusura al traffico tocca una parte del cuore della città: da piazza Re Enzo fino a piazza Aldrovandi, con il triangolo compreso fra via San Vitale e Strada Maggiore. Ma la proposta del primo cittadino non ha incontrato solo pareri favorevoli, comunque numerosi. La prima associazione a sollevare le eccezioni è stata, ovviamente, l'Ascom, in difesa degli interessi dei commercianti. «Prima i parcheggi — ha tuonato il presi-

dente Enrico Postacchini — Un progetto di pedonalizzazione l'abbiamo pensato anche noi. Perché non siamo contro a prescindere». E così il Comune ha iniziato a pensare ai parcheggi decentrati, ai margini della Ztl. Da risolvere a breve sarà anche la questione trasporti pubblici. Il sindaco ha già dichiarato che verrà potenziato il sistema dei filobus, tramite l'adozione sempre più probabile del mezzo Cristalis (cugino del Civis, progetto finito in un grosso guaio giudiziario e da più parti definito inutilizzabile). Una matassa, insomma, difficile da sbrogliare.

Saverio Migliari





Il sindaco dichiara che impegnerà fondi per elettrificare più linee Atc. Forse gli sfugge che: da metà giugno a metà settembre tutti i filobus spariscono, mistero; tutte le domeniche si rinuncia a utilizzare i filobus sulla linea 33 per usare un capolinea interno alla stazione ferroviaria la cui utilità sfugge ai più; sulla linea 14 l'elettrificazione c'è da anni, ma mai si è visto un filobus. Se, per ragioni oscure, non si riesce neanche a sfruttare le linee elettriche esistenti, che senso ha annunciarne di nuove?

F. Tura

Eppure ci sono le linee per i filobus

POSSO solo ampliare, per corroborare meglio le Sue parole a cui non saprei che cosa aggiungere, il nodo che sta dietro, quello sì, storicamente irrisolto e, temo, altrettanto storicamente insolubile. Gli annunci sono una pratica diffusissima tra amministratori e politici, vengono lanciati, e toccano ai cittadini il diritto e il dovere di verificare se alle parole siano seguite i fatti. Personalmente, preferisco la valutazione sulle cose che quella sulle parole, anche quando queste ultime mi sembrano azzardate o propagandistiche. Ma mentre si discute, come avviene in questi giorni, di una rimodulazione della mobilità e di uno spazio più penetrante da riservare alla pedonalizzazione, allora il ruolo dell'Atc diventa centrale, centralissimo, e torna a galla il nodo maledetto di cui dicevo all'inizio, per sciogliere il quale non basterebbero né dieci né cento nuove linee elettrificate. Mi riferisco alla diversificazione dei mezzi e dei sistemi di trasporto pubblico, attuata da tutte le principali città e che noi, qui, sotto le Torri, abbiamo bellamente abbandonato dopo la soppressione, il 3 novembre 1963, dell'ultimo percorso tramviario, quello che portava lungo la via Santo Stefano a Chiesa

Nuova e a San Ruffillo. Non si accusa nessuno, né il sindaco di allora, Dozza, né i componenti di una giunta che vantava nomi di primissimo ordine. Resta il fatto che, da quel momento, i successori hanno puntato totalmente sugli autobus sempre più giganteschi (della Menarini), poco occupandosi della loro azione sul manto stradale, del rischio statico per i monumenti e dell'inquinamento atmosferico. Abbiamo avuto filobus sulla circonvallazione e su altre direttrici maggiori, li abbiamo tolti e li abbiamo reintrodotti. Ma alla fine, come avviene nel trasporto delle merci in Italia, ha vinto la gomma, stracciando i mezzi alternativi (con l'osservazione che, negli Anni '50, avevamo già le navette per l'attraversamento del centro, quelle stesse che sparirono per tornare, a fatica, decenni dopo). Metano, gpl e trazione elettrica sono già entrate, lodevolmente, nella flotta dell'azienda. Ma la diversificazione resta un obiettivo cruciale, anche in termini di dimensioni dei veicoli. Vorrei che questa fosse una meta strategica della nuova amministrazione. In cambio, concederei volentieri qualche filobus in meno.

cesare.sughi@ilcarlino.net





Tendenze Sempre più aree per andare «a piedi»

Quando il pedone si prende la rivincita (anche sulle bici)

Le eco-scelte. da Firenze a Bologna

Soffia forte il vento ecologico nelle vele delle città italiane, rinforzato dai risultati del Referendum. A Firenze il giovane sindaco rottamatore Matteo Renzi dopo aver pedonalizzato nell'ottobre 2009, fra parecchie polemiche, piazza Duomo dove passavano 1.850 bus al giorno, annuncia una nuova rivoluzione che con perfetto senso del marketing farà partire il 24 giugno, giorno di San Giovanni, patrono della città. Pedonalizzazione di tre aree, Piazza Pitti, via Tornabuoni e via Por Santa Maria, cancellando le auto da un'area di tre ettari e mezzo.

E a chi si lamenta per un centro solo a misura di turisti, e vorrebbe subito una rete di trasporti efficiente, potrà rispondere, senza paura di far la fine di Maria Antonietta, «il centro non è grande, intanto che ricomincino ad andare a piedi, a camminare e a pedalare». E per essere chiaro scommette sulla fase tre dell'operazione: raddoppiare le piste ciclabili da 60 a 120, bloccare l'attraversamento della città da Ovest ad Est espellendo dal traffico cittadino 6 mila motorini e 3.400 auto.

Lo spirito che percorre le amministrazioni italiane fa pensare a una possibile rivoluzione copernicana che faccia rifiatore gli intricati centri storici e riportarli al centro della scena l'uomo, protagonista negletto e piegato da anni di subalternità alla macchina e ai miasmi che ne derivano. È l'offensiva del pedone, che vede rivalutata la sua presenza, dopo esser stato obbligato, nella giungla cittadina, a camminare accostato ai muri per dribblare le auto sui marciapiedi, a respirare gas velenosi, a schivare ruote di motorini. Costretto ultimamente addirittura a combattere una guerra dei poveri e quasi fratricida con i ciclisti che, anche loro incattiviti dai

percorsi di guerra cittadini, sono diventati una nuova minaccia sfrecciando sui marciapiedi a danno della ruota più debole della catena, il solito pedone. Due mesi fa sul *Corriere.it* nel Blog la 27esima ora ho scritto un Post dedicato al calpestato Orgoglio di chi cammina in città (Io, pedone, dico ai ciclisti: Siate meno arroganti!), in cui raccontavo le disavventure capitate a me e ad altri nel traffico cittadino invocando più educazione civica per tutti, articolo subito sommerso da commenti appassionati e molto civili ma polarizzati sulle accuse incrociate delle due schiere: pedoni che reclamavano le targhe per i velocipedi, e ciclisti che reclamavano le piste a loro riservate.

«Nelle città storiche il pedone deve stare a suo agio, deve poter trovare momenti di convivialità, anche di contemplazione del tanto bello che c'è. Da quando c'è l'area pedonalizzata a Firenze ho riscoperto, direi meglio "rivisto", la bellezza

dell'abside di Santa Maria del Fiore. La città storica deve essere a misura d'uomo e anche la bici si deve adeguare, non può essere arrogante» dice Pier Luigi Cervellati, urbanista di lungo corso che è stato anche assessore al Comune di Bologna.

Proprio a Bologna intanto anche il neo-sindaco Virginio Merola manda segnali ecologici. La prima delibera della nuova giunta è stata quella di eliminare 291 permessi di parcheggio a Palazzo d'Accursio, sede del Comune: piccoli privilegi «professionali» concessi ai consiglieri e ai giornalisti. E Merola annuncia una macro-pedonalizzazione della cinta del Mille, la parte di centro che comprende anche le Due Torri chiusa entro le mura dell'anno Mille, e la revisione dei 75 mila pass concessi per entrare nell'area più ampia entro le mura medievali, già da tempo a traffico limitato.

Più ondivaga ma sempre piena di buona volontà ecologica anche la giunta genovese che ha deciso di mettere mano a un'arteria nevralgica e delicata come quella di via Venti Settembre. In un primo tempo si è ispirata a Barcellona e ha aperto un canale verde al centro della stra-

da per i pedoni, tappeto erboso per terra e due file di alberetti, lasciando i bus ai lati. Una specie di rambla, nelle intenzioni che però, date le dimensioni dell'arteria genovese, è stata subito ribattezzata «rambletta». Un po' per l'ironia dei cittadini, un po' per le proteste dei commercianti che vedevano i clienti passeggiare troppo lontano dai loro negozi, la giunta ha virato così verso un altro progetto, Boulevard, marciapiedi amplissimi ai lati e bus che scorrono al centro, ora allo studio. Stessi spiriti post-referendari a Milano dove si discute se pigiare l'acceleratore dell'Ecopass o quello delle isole pedonali.

«La verità è che noi abbiamo stressato il modello centro-periferia invece di puntare su quello di un centro più tanti quartieri con anima e attrezzature autonome» analizza Cervellati di ritorno da Tokyo «modello virtuoso e contemporaneo, poche auto, sistema metropolitano fantastico, spazi larghi per bici e pedoni». E conclude che non è questione di destra/sinistra, ma «di saper pianificare per il bene pubblico». Impervio, ma chissà.

Maria Luisa Agnese

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Bologna

Com'è oggi: via D'Azeglio, nel centro, è l'unica area pedonale al 100%; in altre transitano solo residenti e bus. **Il progetto:** prove di pedonalizzazione (es. piazza della Mercanzia) per poi coprire tutta la zona a est del centro



**SAMUELE LOMBARDO**BOLOGNA
bologna@unita.it

Dopo aver tolto i pass d'accesso al centro alle prime categorie «privilegiate» l'amministrazione guidata da Virginio Merola apre ora il fascicolo del trasporto pubblico. Da rispettare ci sono gli impegni considerevoli assunti in campagna elettorale, in testa il bus gratuito a tutti i bambini sotto i 12 anni e il potenziamento delle corse notturne da mettere in campo con una buona fetta di centro pedonalizzato. Di fatto oggi c'è stato un primo vertice di due ore a Palazzo D'Accursio nell'ufficio del primo cittadino, presenti il presidente Atc Francesco Sutti e l'assessore alla Mobilità Andrea Colombo. «Abbiamo ragionato anche sulle prospettive e sulle ipotesi future. È chiaro che ci sta dentro anche tutto quello che avevamo detto in campagna elettorale», conferma l'assessore lasciando la riunione. Anche Sutti è molto cauto e non entra nel merito delle richieste del Comune, ma a proposito del potenziamento del servizio in contemporanea alla nuova stretta sulle auto in centro dice: «Qualsiasi cosa il Comune chieda, noi abbiamo non solo l'interesse ma anche il dovere di valutarne e studiarne l'applicabilità tecnica rispetto a cosa comporta e i tempi in cui la cosa viene attuata». Per il resto, sottolinea con forza Sutti, guai a confondere chi dà gli ordini e chi è chiamato ad attuarli. «Credo sia utile conservare la distinzione tra il ruolo delle decisioni dal punto di vista delle politiche da seguire e il ruolo dell'attuazione delle linee politiche. Io mi trovo nella condizione di essere l'attuatore». Colombo minimizza la portata del summit. «Abbiamo semplicemente fatto un primo giro d'orizzonte sullo stato dell'

TRASPORTI

Dossier di Merola su corse notturne e agevolazioni

Dopo i tagli dei pass per il centro la giunta affronta tra l'altro il problema del bus gratis sotto i 12 anni. Ieri l'incontro con l'Atc

arte e sulle possibili prospettive per quanto riguarda il trasporto pubblico e la sosta. Questo era lo scopo della riunione», si limita a dire. Probabile che anche il travagliato capitolo Civis sia stato al centro del colloquio. «Il Civis è soggetto ad una serie di iniziative e di atti. Atc è stazione appaltante e soggetto attuatore del

progetto- si limita a ricordare Sutti è l'interlocutore degli appaltatori». La pedonalizzazione del centro storico di Bologna «è una scelta assolutamente positiva e va incontro alle esigenze dei cittadini sia per la qualità dell'aria che per la fruizione della città». Parola dell'assessore regionale all'Ambiente Sabrina Freda, che a margine di una conferenza stampa in viale Aldo Moro loda le prime iniziative sul traffico della Giunta di Virginio Merola in Comune a Bologna. «È una scelta corretta che hanno fatto anche altri capoluoghi- ribadisce l'assessore- e credo si sia sulla strada giusta». A chi le chiede se non sarebbe meglio una chiusura per gradi, magari per avere il tempo di creare i parcheggi (tre quelli ipotizzati, per ora) Freda replica che la città «ha dimensioni tali che permette di usare altri mezzi per raggiungere il centro». Insomma, «non mi pare ci siano difficoltà insormontabili se si fa un pezzo coi mezzi pubblici o con mezzi diversi dall'auto- conclude fermo restando che ci sono alcune categorie precise che dovranno avere l'accesso». ♦





Il restyling c'è. Però non si fa Dieci progetti in attesa del via

Dai ciliegi di via Orefici alle piazze da sistemare: i soldi sono già pronti Ma ai piani della Cancellieri serve l'ok dell'Urbanistica: «Dateci tempo»

Certo, i ciliegi ormai sono sfioriti. Ci sarà posto per i peschi? O bisognerà buttarsi direttamente sugli aranci? Dipende da quanto tempo si prenderà la nuova giunta per studiare e licenziare definitivamente i micro-progetti di riqualificazione del centro storico che erano stati messi a punto dopo un anno e mezzo di lavoro dalla commissaria Anna Maria Cancellieri insieme al super consulente chiamato da Genova, l'architetto Bruno Gabrielli. Per via Orefici, pedonalizzata ormai un anno fa, c'era già tutto quello che serviva per darle un nuovo aspetto con panchine colorate e fioriere con alberi di ciliegio: c'erano il progetto e le risorse, visto che quello era stato messo in cima alla lista degli interventi e a maggio le promesse dovevano essere mantenute. Non è ancora cambiato nulla. «Il nuovo assessore all'urbanistica Gabellini — dicono da Palazzo d'Accursio — sta visionando tutti i progetti messi a punto e fino a che non avrà finito la sua ricognizione per ora resta tutto fermo». Insomma, addio ciliegi.

Ma non è l'unico micro-progetto del più ampio lavoro di riqualificazione, che era stato targato «BellaBo» dalla giunta commissariale, a restare al palo. E a fermarsi sono stati proprio quegli interventi che andavano nella direzione della giunta Mero-

la: le pedonalizzazioni diffuse delle piazze con relativa riqualificazione.

Quindi per ora anche dai Lavori pubblici non sanno nulla della ripavimentazione di piazza San Domenico, della riqualificazione di piazza Minghetti e di piazza del Francia, del rifacimento con aiuole e nuovi arredi di piazza XX Settembre. E non si è ancora sbloccata nemmeno la pratica del giardino di Santa Maria dei Servi in Strada Maggiore, che dopo un intervento di ripristino del verde doveva essere aperto e accessibile al pubblico grazie a un nuovo cancello aperto direttamente sotto il portico.

Non si trattava di interventi enormi, le risorse (2,8 milioni di euro) erano già state trovate da Palazzo d'Accursio: si trattava solo di schiacciare un bottone e dare il via. Cosa non impossibile, visto che è stato fatto anche in altri ambiti: la rassegna musicale di Vicolo Bolognetti che parte stasera, per esempio. La decisione era stata presa dalla commissaria, che ci aveva già messo del-

Slittamenti

L'ex commissario: «Certo è che alcune cose si sarebbero potute vedere a breve»

le risorse, e l'assessore alla Cultura Ronchi, una volta arrivato, non ha fatto altro che mandare avanti quel che c'era già ed era in stato avanzato. Sull'urbanistica evidentemente le operazioni sono più complesse. Ma probabilmente non era un'impresa da meditare più di tanto mettere le nuove colonnine di marketing urbano, al posto di quelle pubblicitarie, per promuovere le iniziative cittadine e dare un tocco più elegante al centro.

Dai Lavori pubblici di tutti questi progetti non sanno nulla, mentre si sta andando avanti con altri di banda di gara: erano

stati annunciati in una conferenza stampa ad aprile e dovevano essere affidati il 5 maggio. Con un po' di ritardo, ma almeno su quelli pare che ci siamo: «I progetti per la ripavimentazione di via Parigi, di via de' Pepoli, di via capo di Lucca e di via Sant'Alò stanno andando in gara adesso: bisognerà scegliere tra 10, 15 aziende, quindi i lavori verranno affidati nell'arco di un mesetto». Sarà quindi difficile che le tanto sognate pedonalizzazioni del centro vedano la luce entro l'estate. L'ex commissaria Anna Maria Cancellieri conferma che «per la maggior parte de-

gli interventi si poteva partire subito: evidentemente, visto che il sindaco ha promesso una grande pedonalizzazione, vorranno vedere gli interventi da fare in un'ottica generale e ridistribuire in modo diverso le risorse. Certo è che alcune cose le si poteva vedere a breve...».

Le panchine con i ciliegi in via Orefici, quindi, sempre che si abbia l'intenzione di metterle ancora, le vedremo forse con dei begli alberi di Natale. Meglio tardi che mai.

Daniela Corneo
daniela.corneo@rcs.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il giardinetto dei Servi

Sotto il portico di Strada Maggiore c'è il progetto di costruire un ingresso per l'accesso diretto al giardinetto all'angolo di via dei Bersaglieri. L'intervento prevede anche una sistemazione del verde. Per il complesso delle opere il budget già stanziato è di 2,8 milioni



Gli interventi

Il ritocco a San Domenico

Insieme alle riqualificazioni di piazza Minghetti e di piazza del Francia, attende anche la sistemazione di piazza San Domenico. L'amministrazione vuole passare in rassegna tutti i micro-interventi predisposti dal commissario, anche alla luce delle future pedonalizzazioni



Gli alberelli al Quadrilatero

Tra i vari progetti di BellaBo — il quartiere di riqualificazioni messo in campo dal commissario insieme al super consulente chiamato da Genova, l'architetto Bruno Gabrielli — c'erano anche i ciliegi con relative panchine arancioni che erano previsti per abbellire via Orefici: fresca di pedonalizzazione (e sinistra, un'elaborazione grafica)





Rivoluzione sotterranea «Così il centro rinascerà»

Colombo: «Nuovi parcheggi pubblico-privati»

IL COMUNE è pronto a mettere mano «a un piano di nuovi parcheggi pubblici e privati a disposizione della città». Lo afferma a *è-Tv* l'assessore al Traffico, Andrea Colombo, confermando l'intenzione di rafforzare al-

cuni progetti sulla mobilità: la pedonalizzazione di parte del centro storico, la revisione dei contrassegni di accesso alla Ztl, il rafforzamento del trasporto pubblico locale, le zone dove si circola a 30 chilometri orari. Nelle prossime settimane, intanto, si parte con «un'analisi sullo stato dell'arte dei parcheggi e sul loro effettivo utilizzo».

Il secondo passo sarà lo studio di un piano di nuovi parcheggi sotterranei. Tre, per ora, i luoghi da cui partirà con le verifiche preliminari di fattibilità: piazza del Baracca-

no, piazza Roosevelt e piazza di Porta Saragozza.

NUOVI PARCHEGGI vicino al centro, in queste zone o altrove, saranno necessari. Perché «il nostro centro è molto prezioso per le sue vocazioni culturali, sociali e commerciali — spiega Colombo — e quindi serve una forte accessibilità; che può essere garantita a piedi, in bici, con i bus e anche, per chi usa l'auto privata, lasciandola nei parcheggi esistenti e in quelli di futura realizzazione».

È già iniziata, intanto, l'istruttoria degli uffici comunali sui 75mila contrassegni di accesso alla Ztl, che producono ogni giorno 40mila ingressi in centro. L'obiettivo è arrivare a una loro «significativa riduzione». Per «svuotare sempre più di macchine la nostra città».

L'azzeramento dei 300 contrassegni ai politici del Comune e ad altre categorie «ha un valore simbolico, ma anche sostanziale: abbiamo pensato, come amministrazione, di dare per primi il buon esempio su un'idea diversa di vivere e spostarsi nell'area più pregiata della città».

«Prima fate i parcheggi, poi togliete i pass», sbotta Daniele Carella, del Pdl. La decisione ha «creato consiglieri di serie A e di serie B. Il nostro ruolo è stare in mezzo alla gente, andare dove ci chiama, ma così alcuni di noi non possono farlo». «Nei bar siamo accomunati alla banda dei furbetti dei pass invalidi, io non ci sto a passare da parassita», commenta Lorenzo Tomassini (Pdl). Che boccia «una scelta autoritaria, che sancisce chi può entrare e chi sta fuori».

Luca Orsi



LE PROPOSTE

Porta Saragozza

Qui potrebbe sorgere uno dei tre maxi parcheggi interrati per garantire l'accesso al centro

Piazza Roosevelt

Davanti alla Prefettura già si parcheggia. L'idea era stata caldeggiata anche dall'Ascom

Baraccano

Anche qui potrebbe nascere un parcheggio sotterraneo per servire le aree attigue alla piazza

PASS SOTTO ESAME

È GIÀ INIZIATA L'ISTRUTTORIA SUI 75MILA CONTRASSEGNI PER L'ACCESSO ALLA ZONA ZTL «SI GUARDERÀ ANCHE A COME SONO UTILIZZATI»

«AVANTI COL PEOPLE MOVER»

IL COMUNE INTENDE ANDARE AVANTI CON I LAVORI PER LA MONOROTAIA PUNTANDO PERÒ A CHIUDERE I CANTIERI ENTRO IL 2012





L'assessore e la sfida ecologica: «Nuove regole per l'accesso, anche per i motorini»

La rivoluzione di Colombo

«Un piano per nuovi parcheggi»

Avanti con people mover e lavori Civis

Avanti col people mover, «con tutte le valutazioni del caso dal punto di vista tecnico e societario», avanti pure con i lavori per le opere collegate al Civis («Riqualficano la città») e dietro l'angolo c'è la rivoluzione dei parcheggi. Il neo assessore alla mobilità, Andrea Colombo, non si ferma e in un'intervista a *Ètv* annuncia le prossime mosse.

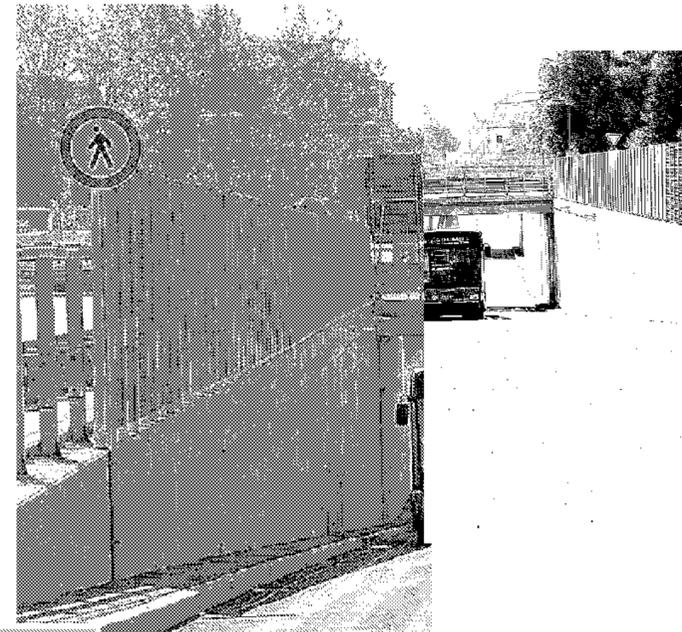
«Nelle prossime settimane - dice Colombo - faremo un'analisi sullo stato dell'arte dei parcheggi e sul loro effettivo utilizzo pensando anche a un piano di nuovi parcheggi pubblici e privati a disposizione della città» per rafforzare vari progetti sulla mobilità: la pedonalizzazione delle aree del centro storico, la revisione dei contrassegni di accesso alla zona a traffico limitato (Ztl), il rafforzamento del trasporto pubblico locale, le zone dove si circola a 30 chilometri orari. Colombo torna anche sul taglio dei pass di accesso al centro. La riduzione dei 300 contrassegni ai politici del Comune e ad altre categorie «ha una valenza simbolica ma anche sostanziale: abbiamo pensato, come amministrazione, di dare per primi il buon su un'idea diversa di vivere e spostarsi nell'area più pregiata della città, il centro storico». Su

questo si innesta il progetto di revisione generale dei pass di accesso alla Ztl, in nome di «uno sforzo collettivo a cui chiamiamo tutta la città per realizzare la svolta ecologica che abbiamo proposto in campagna elettorale», spiega Colombo. L'assessore spiega che è già iniziata l'istruttoria sui 75.000 contrassegni che producono ogni giorno 40.000 accessi in centro con l'obiettivo di una «significativa riduzione, sapendo però che il nostro centro è molto prezioso per le sue vocazioni culturali, sociali e commerciali e quindi serve una forte accessibilità che può essere garantita a piedi, in bici, con il trasporto pubblico e anche per chi usa il mezzo privato lasciandolo nei parcheggi esistenti e in quelli di futura realizzazione». Colombo conferma che nell'esame dei pass per la Ztl si guarderà non solo a quanti ne sono stati concessi, ma anche a come li si utilizzano. In ogni caso, «prima di ogni decisione ci confronteremo con la città e i diversi soggetti interessati dal provvedimento». Servirà del tempo: «Ci prenderemo il tempo necessario per arrivare bene ad un obiettivo molto importante del nostro mandato». Già ora, prosegue l'assessore, «stiamo guardando attentamente i permessi rilasciati alla Provin-

cia e, nella reciproca autonomia, ci confronteremo con la presidente Draghetti e il presidente del consiglio Caliendo». Intanto, però, a vari livelli emergono delle resistenze agli orientamenti di Palazzo D'Accursio. Ma Colombo non molla: «Ci aspettiamo di sederci a un tavolo in cui ci sia la disponibilità a ragionare insieme. Da parte nostra ci sarà apertura ad analizzare tutte le esigenze di trasporto all'interno del centro storico, ma vogliamo lanciare, anche sul piano culturale, nuova sensibilità e un nuovo modo di vivere nel centro storico». Nel quadro dei progetti di pedonalizzazione si parlerà, assicura l'assessore, dell'accesso dei motorini, del carico-scarico merci e della circolazione dei residenti.

Quanto al Civis, «sarebbe irresponsabile fermare ora i cantieri» che anzi «devono proseguire e concludersi il più presto possibile» in quanto rappresentano

un «piano di manutenzione straordinaria e di riqualificazione della città». Colombo distingue il tema delle opere da quello dei problemi del tram a guida ottica, sul quale la giunta non ha dubbi: «Puntiamo molto trasparentemente a sostituirlo o modificarlo radicalmente, rafforzati dal recente parere negativo della commissione di sicurezza sulla guida ottica che è stata bocciata», conclude l'assessore Colombo.



L'INAUGURAZIONE

Taglio del nastro con polemiche

Ieri, al confine tra Bologna e San Lazzaro, è stato inaugurato il sottopasso alla rotonda Decorati. Rotonda Decorati al valco militare, nell'ambito dei lavori per la realizzazione del Civis. Il sottopasso viario, che si trova in una direttrice molto trafficata e lastricata dai cantieri, collegherà i due tratti di via Dozza. Alcuni cittadini hanno protestato contro il Civis con ringraziamenti ironici all'infrastruttura





Cervellati e la battaglia di via D'Azeglio

«La chiusi e mi arrivò una bara per posta»

LUCA SANCINI

ERANO le 0,10 del 18 giugno 1968, riferiscono i verbali del Consiglio comunale, quando finì la seduta che aveva deciso la chiusura al traffico di Piazza Maggiore e via D'Azeglio. Con 22 voti a favore, e 5 contrari, i consiglieri liberali e dell'Msi, il centro di Bologna cambiava volto. E sui 180 commercianti che avevano il negozio, sondati dall'amministrazione nei mesi precedenti, 90 avevano detto sì a denti stretti, 71 s'erano opposti, 19 erano incerti. Chi progettò, ispirandosi alle città del nord Europa, il primo piano di pedonalizzazione in città, e poi gagliardamente lo difese in aula, fu l'allora assessore Pier Luigi

Cervellati, che nella giunta del sindaco Guido Fanti aveva delegato al traffico.

Architetto Cervellati, ricorda come, il giorno dopo quella storica decisione, reagì la città?

«Ci furono reazioni violente. Non furono giorni belli, fui sbeffeggiato per strada, attaccato sui giornali e in consiglio comunale. Dicevano: abbiamo un assessore al Traffico che non ha nemmeno la patente. Insomma, mi accusavano di un conflitto d'interesse: lui va a piedi e vuole che tutti ci vadano. Ma non finì lì».

Cioè?

«Ricevetti anonimamente un modellino di cassa da morto».

Nel suo ufficio di Palazzo d'Accursio?

«No, direttamente a casa».

E poi?

«Beh, quella era un'operazione preparata da tempo, rientrava in un progetto più ampio sulla mobilità, che tenesse conto anche di un dato che io feci notare in aula: in dieci anni s'era passati da un bolognese su 26 che aveva l'auto ad uno su quattro. E poi c'era da salvaguardare,

come oggi peraltro, il centro storico. All'epoca gli assessori progettavano, facevano le delibere, seguivano tutto il percorso, per arrivare poi alle decisioni della politica che davano il via libera. Ricordo che facemmo anche

un'opera di partecipazione, con l'affissione di manifesti in tutta la città. C'era il senso di spiegare ai cittadini il perché delle decisioni dell'amministrazione, e così invitammo i bolognesi a lasciare a casa l'automobile e a

prendere l'autobus».

A proposito, i tram e gli autobus dovettero riadattarsi a nuovi percorsi.

«Ci fu una grande collaborazione con l'azienda dei trasporti. Ma sa, all'epoca l'ammini-

strazione decideva e poi a cascata ci si adattava alle indicazioni. Ora questo rapporto si è ribaltato: è l'Atc che prevale nelle scelte sulla mobilità».

Come fu il clima nei mesi successivi?

«Le proteste furono prolungate e molto dure. Ma ricordo il giorno dell'inaugurazione: Piazza Maggiore senz'auto parve ai bolognesi bellissima. E per quanto riguarda via D'Azeglio, anche i contrari che vedevano il provvedimento come un colpo mortale alle attività commerciali si dovettero ben presto ricredere. Gli affari andavano meglio di prima, i benefici furono sempre più evidenti. Nel corso degli anni c'è stato un forte ricambio nei negozi, segno di una sempre maggior appetibilità. Dopo Galleria Cavour, che è il luogo dedicato al lusso, D'Azeglio è la strada di maggior pregio per i commercianti».

Adesso, alla vigilia di una nuova ondata di pedonalizza-

zioni di strade e piazze del centro, si evoca già un modello D'Azeglio. Lei, immaginiamo, saluta con favore.

«Vedremo i dettagli, ma certo oggi c'è un'esigenza drammatica, figlia anche di mancato coraggio negli anni scorsi. Io m'aspetterei, più che un modello D'Azeglio, pedonalizzazioni reali, vietate anche ai motorini. Via Zamboni? Io avevo capito che era già pedonalizzata, ma se si continua a parcheggiare davanti alla chiesa di San Domenico... E poi sarà vera solo con la chiusura al traffico di piazza Ravennana e piazza Verdi».

E la famosa chiusura del centro storico? Si farà davvero o resterà una discussione da accademia?

«Io sono ottimista. Si dovrebbe procedere per aree, che era poi la nostra idea originale. C'è bisogno di costruire una città da riabitare, di salvaguardare le bellezze del centro storico. Mi auguro che la nuova giunta abbia il coraggio di procedere. Velocemente».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina 5

Cervellati e la battaglia di via D'Azeglio
«La chiusi e mi arrivò una bara per posta»





“Fittoni dimenticati da due anni li aggiusteremo in tutta la città”

Colombo: “E Zamboni sarà off-limits anche ai residenti”

SILVIA BIGNAMI
ROSARIO DI RAIMONDO

“FITTONI” senza manutenzione da due anni. L'assessore Andrea Colombo fa i conti con i guai della Mobilità. Non ci sono solo i quattro dissuasori mobili del Pratello guasti, a meno di una settimana dall'installazione. Pure quelli nel resto della città sono spesso fuori servizio. Cronicamente abbassati, dal Ghetto a via delle Moline. «Per forza - ammette l'assessore -, all'inizio del mandato di Delbono, nel 2009, non fu rinnovato il contratto con l'azienda che faceva manutenzione. Man mano che i “fittoni” si rompevano, nessuno li aggiustava».

Ma ora si cambia musica. I tecnici sono già al lavoro sui dissuasori, mentre la giunta pensa alla pedonalizzazione di via Zamboni. «La voglio come via d'Azeglio», ha detto l'altro giorno Colombo. In che senso? «Nel senso che da fine ottobre, quando terminerà il cantiere per la riqualificazione di piazza Verdi, tutta l'area che va da lì a piazza Puntoni sarà totalmente pedonale. Chiusa anche ai residenti, per in-

Il punto



DISSUASORI

Quasi tutti guasti, nessuno li aggiusta da due anni



PEDONALIZZAZIONE

Da ottobre via Zamboni sarà chiusa anche ai residenti



PIAZZE

La giunta discuterà di stop alle auto d'estate nelle piazze



L'assessore Andrea Colombo

tenderci». Non una “semi-pedonalizzazione”, come quella di via Belle Arti e via Belmeloro, che a suo tempo scatenò le ire di comitati e commercianti e che concede molte deroghe al passaggio di auto, ma una vera e propria zona off limits per tutti. «Ovviamente il processo sarà accompagnato dal restyling, per fare di quell'area un salotto culturale. Del resto ne ha tutte le potenzialità, contenendo la zona il Conservatorio, la Pinacoteca e l'Università».

Una rivoluzione che passa da uno screening completo dei “fittoni” che delimitano proprio le zone pedonali. Al Pratello, il varco di via Calari era stato aggiustato già ieri mattina, e i tecnici erano al lavoro su via Pietralata. «In quell'area ci sono stati problemi meccanici e informatici - spiega Colombo -. In realtà però il tema è più vasto. Da due anni il Comune non rinnova il contratto con l'azienda che ha prodotto i “fittoni” e che faceva la manu-

tenzione, la Ducati: quindi, in 24 mesi, si sono abbassati tutti».

Basta farsi un giro nella zona del Ghetto per rendersene conto. Il paletto di via Mentana «è guasto da più di un anno», racconta una residente. «Ed è sempre abbassato». Stessa sorte per il “fittone” di vicolo Luretta, all'incrocio con via Marsala, «che dovrebbe impedire l'accesso a molte auto», raccontano i commercianti. In via delle Moline, all'angolo con via Belle Arti, un altro dissuasore del traffico è abbassato da ormai un anno. «Una situazione insopportabile», è il commento di Thomas Isler, proprietario del negozio di piercing «Body bag». Milena Naldi, presidente del quartiere San Vitale, non ne sa nulla: «Mi sono insediata giovedì. Cercherò di capire la situazione». Colombo annuisce: «Alla fine del suo mandato, la giunta del Commissario affidò la manutenzione a Ducati con un incarico provvisorio, e i tecnici stanno provvedendo alle riparazioni. Appena saranno terminate, faremo un nuovo bando per trovare una ditta di manutenzione che se ne occupi stabilmente».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La polemica sui pass 2011

Cresce il malumore tra i consiglieri provinciali, che potrebbero dover rinunciare al loro pass per il centro. Ieri Stefano Caliandro (Pd) ha chiesto un incontro col sindaco Virginio Merola. Il grillino Massimo Bugani bacchetta il Pd: “Basta piagnistei. Non siano contraddittori”. Insorge il Pdl in Comune: “Così si offende il Consiglio”





» | **L'altro progetto** L'assessore alla Mobilità: «Acquisteremo nuovi mezzi»

Via Zamboni pedonalizzata: «Sarà come in D'Azeglio» La svolta ecologista con filobus e bike sharing

Sempre più filobus al posto dei più inquinanti autobus. Promozione dell'uso della bicicletta. Estensione delle aree pedonali, per le quali si seguirà il modello di via Zamboni, ovvero un laboratorio partecipato di urbanistica con i cittadini, il cui esito porti a una totale chiusura al traffico. Come già succede in via D'Azeglio. È la filosofia ecologica della giunta Merola, illustrata ieri dall'assessore alla mobilità Andrea Colombo nel corso di un convegno di Unipolis.

La scrematura dei 75 mila pass per l'accesso alla Ztl è dunque solo il primo passaggio di un'operazione più ampia sul traffico che prevede tre fronti. Le pedonalizzazioni, a partire dall'ambizioso progetto che coinvolge in pratica tutta la zona est del centro storico, «da piazza Re Enzo a piazza Aldrovandi», ricorda Colombo. Gli incentivi all'uso della bicicletta. La trasformazione in filobus del maggior numero possibile di linee Atc, «un obiettivo di mandato — assicura —, sappiamo che ci sono investimenti da fare per acquistare nuovi mezzi ed elettrificare le strade, ma questo è il nostro obiettivo».

Sulle pedonalizzazioni la nuova amministrazione punterà a completare «un percorso già iniziato», quella zona «U» che tante polemiche ha creato in passato. Completato il cantiere di piazza Verdi «avremo alla fine una via Zamboni completamente pedonalizzata, come via D'Azeglio», assicura l'assessore. Chiusa a fine marzo dall'ex commissario Cancellieri, già oggi la via, nel tratto dal teatro Comunale a piazza Puntoni, è off limits per tutti i mezzi a motore. Quando terminerà il cantiere di piazza Verdi, la strada sarà riqualficata dal punto di vista architettonico e quindi abbellita con arredi urbani. Alla base c'è il lavoro, durato un anno, del laboratorio partecipato a cui

Il nuovo corso

Filobus invece che autobus

1 L'obiettivo è ambizioso, e infatti la giunta Merola pensa di raggiungerlo nel mandato. Si tratta della trasformazione in filobus del maggior numero possibile di linee Atc. Si tratta di acquistare mezzi ecologici nuovi ed elettrificare le linee, per cui sono necessari molti fondi

Allargare le aree pedonali

2 Il sindaco Merola l'ha detto già in campagna elettorale: allargare le zone pedonalizzate a cominciare da quella che collega la zona via Rizzoli, Strada Maggiore con la zona universitaria. Intanto si terminano i lavori in piazza Verdi e via Zamboni già chiusi

Incentivare l'uso della bici

3 L'assessore alla Mobilità promette l'introduzione di un sistema di bike sharing nella maxi zona pedonalizzata. E non solo. Per rilanciare l'uso della bicicletta pensa a un vero e proprio «marketing ciclabile», per diffondere la culturale del mezzo a pedali

hanno preso parte residenti, commercianti, studenti, Università, Hera e tutti i soggetti interessati alla zona. «Quello sarà il modello, sia nei contenuti che nelle modalità, che seguiremo anche per altre zone», assicura Colombo che da consigliere del quartiere San Vitale ha partecipato attivamente a quel laboratorio. Nessuno meglio di lui, quindi, ne può tessere le lodi.

All'orizzonte, non tanto lontano, c'è la più ambiziosa maxi-pedonalizzazione del centro, a cui si arriverà con passaggi «progressivi», spiega ancora Colombo, «in cui i cittadini e le associazioni saranno coinvolti». Certo, prosegue, «sappiamo che non è possibile mettere d'accordo tutti, ma l'importante è sedersi a un tavolo». L'assessore promette al contempo l'introduzione di un sistema di bike sharing «più efficiente e capillare di quello attuale». Ma non basterà: per rilanciare l'uso della bicicletta servirà un vero e proprio «marketing ciclabile», insomma «diffondere una cultura» del mezzo a pedali.

Non c'è però solo il centro storico. Nell'area esterna ai viali di circoscrizione, si punterà sulla «diffusione delle zone 30», cioè delle aree con divieto di superare i 30 chilometri orari. Così Colombo tratteggia la «svolta ecologica» del nuovo corso di Palazzo d'Accursio. «Promuovere una mobilità sostenibile, pedoni, ciclisti e trasporto pubblico — conclude — aiuta a recuperare la coesione sociale e quel senso civico che è il fiore all'occhiello di Bologna».

Marina Amaduzzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

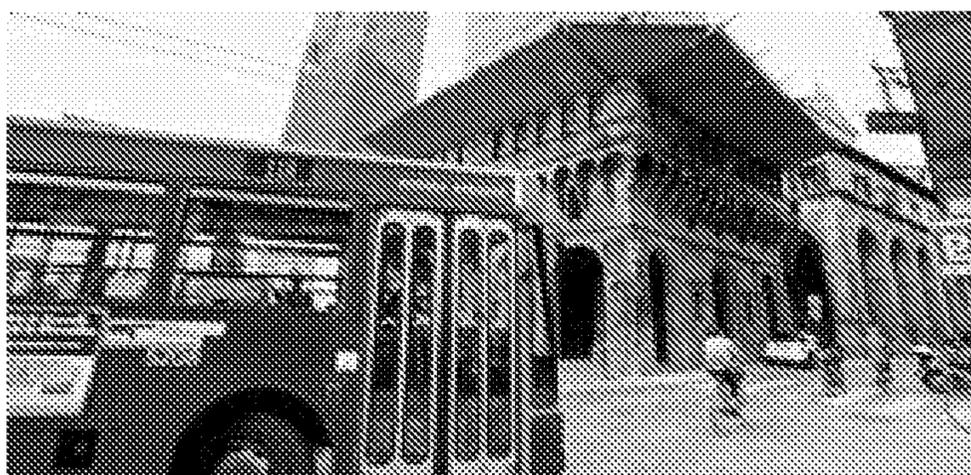




Stop Terminati i cantieri in piazza Verdi via Zamboni sarà pedonalizzata



Bici Uno dei punti su cui insiste la nuova giunta è anche il bike sharing



Da cambiare I vecchi autobus verranno sostituiti da nuovi filobus





«Annullata la tassa d'iscrizione alle materne»

La prima giunta cancella il provvedimento della Cancellieri. Staff del sindaco, stipendi tagliati

di LUCA ORSI

VIA LA TASSA di iscrizione alle scuole materne. Controlli a tappeto sui 75mila pass per il centro. Taglio alle spese dello staff del sindaco. Più trasparenza nelle nomine nelle società partecipate dal Comune. La prima giunta dell'era Mero-la — durata oltre quattro ore — affronta alcune priorità già indicate in campagna elettorale.

Tassa sulle materne. La quota di iscrizione (fino a 250 euro l'anno) introdotta dal commissario Anna Maria Cancellieri è stata cancellata. L'entrata prevista per le casse del Comune era di 500mila euro.

NIDI SALVI

Sarà riaperto il bando di iscrizione alle scuole Vestri e Roselle

«Cifra non determinante in un settore in cui impegnamo circa 40 milioni di euro», spiega Marilena Pillati, assessore alla Scuola. E assicura che «la copertura c'è». Il voto spetta ora al consiglio comunale.

Asili nido. Sarà riaperto il bando di iscrizione ai nidi Vestri e Roselle, strutture che altrimenti avrebbero dovuto chiudere a settembre. Al Roselle, dove ci sono problemi di infiltrazioni, «tutti i lavori di manutenzione saranno terminati prima della riapertura», promette la Pillati.

Costi dello staff. La spesa per lo staff del sindaco, calcola Matteo Lepore, coordinatore della giunta, «è di circa il 50% in meno rispetto alla media della cifra lorda spesa

per incarichi di staff dalle tre amministrazioni precedenti». Quando, va detto, gli organici erano più corposi.

Con Giorgio Guazzaloca, fanno sapere da Palazzo d'Accursio, per dieci persone, inquadrato a vario titolo, si spesero, a consuntivo di bilancio, 800.568 euro; con Sergio Cofferati (nove persone), 813.608 euro; con Flavio Delbono (sei persone di staff), 823.829 euro.

Permessi per la Ztl. Saranno pas-

sati al setaccio tutti i 75mila permessi per l'accesso al centro storico, «che portano a una media di 40mila ingressi al giorno», spiega Andrea Colombo, assessore al Traffico. L'istruttoria degli uffici, pur salvaguardando i residenti, non risparmierà nessuno, «compresi i pass per i disabili».

Un primo giro di vite sarà però immediato. A giorni, infatti, verranno annullati i 296 pass che consentivano, oltre all'accesso alla Ztl, il

parcheggio gratuito nel cortile di Palazzo d'Accursio (pass gialli) e in piazza Roosevelt e via IV novembre (pass rossi).

Le categorie autorizzate passeranno così da 15 a 4. La Ztl, spiega Colombo, sarà dunque *off limits* «per sindaco, assessori, consiglieri e dirigenti comunali, dirigenti delle società partecipate e giornalisti. «Oggi partiamo da noi, domani chiederemo uno sforzo collettivo alla città per quella svolta ecologica» che prevede anche la pedonalizzazione di una parte del centro storico.

Il cortile del pozzo di Palazzo d'Accursio sarà completamente riqualificato. «Diventerà un cortile pedonale e ciclabile, una nuova piazza

TRASPARENZA

Nomine delle partecipate: i curricula dei candidati saranno pubblicati sul web

per Bologna», spiega Colombo. I posti auto passano da 46 a otto. Via libera solo per la polizia municipale (due), disabili (due), carico/scarico temporaneo (4). L'ingresso di auto istituzionali «sarà vagliato di volta in volta».

Nomine. Sono previsti nuovi indirizzi per le nomine dei rappresentanti del Comune in società partecipate, enti o istituzioni. Verrà istituito «un comitato di tre saggi, a titolo gratuito, di cui il sindaco potrà avvalersi nelle valutazioni dei curricula, fermo restando la sua autonomia nelle nomine», spiega il vicesindaco, Silvia Giannini. Che assicura «massima trasparenza nella selezione». I curricula dei candidati e i criteri di selezione saranno pubblicati sul sito web del Comune.





VIA I PASS

Auto fermate

Tra gli esclusi politici e dirigenti comunali, giornalisti; i dipendenti della Farmacia comunale; i taxi e le auto blu; i direttori delle Asl; i vertici dei sindacati comunali

Posteggi ridotti

La possibilità di parcheggio si riduce da 46 stalli a 8, di cui due in uso alla polizia municipale, due per utenti disabili e quattro per carico e scarico merci temporaneo

Arriva il metano

Tra un anno partiranno i lavori per la metanizzazione di Palazzo D'Accursio, che impegneranno in particolare il cortile con i cantieri

Due ruote

Saranno potenziati gli stalli per motorini in via Venezian. «Il provvedimento è il primo passo per una città più bella e vivibile», dice la giunta



ESORDIO

Marilena Pillati, del Pd, già consigliere comunale, è assessore alla Scuola e alla Formazione





Quartieri, *si riparte da qui*

Da domani tour di Merola nelle 9 aree
Ecco cosa chiedono i nuovi presidenti

San Vitale

Movida, studenti e mobilità: un nuovo asse con l'Ateneo

È dal cuore pulsante (a volte troppo) del San Vitale che la neopresidente Milana Naldi sa di dover partire per cambiare il volto del quartiere. «Il primo progetto veramente urgente è la questione del cantiere di rivalorizzazione aperto in piazza Verdi — spiega la vendoliana — c'è bisogno di completare la sua realizzazione e manca ancora il progetto di illuminazione che accompagnerà la nuova pavimentazione». C'è tempo fino all'autunno per non sfiorare l'agenda, già larga, per la riqualificazione della piazza. Che dopo anni di polemiche vedrà finalmente arrivare i bagni pubblici all'angolo con via dei Bibiena.



Milana Naldi
Valorizzare dal punto di vista commerciale via Petroni: resta la realtà più sofferente

Un altro fronte su cui lavorare è quello dei rapporti con l'Università, con cui il neopresidente del San Vitale vuole concordare molte scelte strategiche. A partire dal progetto di pedonalizzazione di piazza Scavilli: «Rivitalizzandola in collaborazione con l'Alma Mater». Per riuscire a portare a casa obiettivi così complessi, però, servirà l'accordo di tutti. E Naldi conta di riuscire in ciò che a molti sembra quasi impossibile: far dialogare studenti, movida e residenti. «Io non voglio cacciare nessuno, ma voglio che i ragazzi abbiano rispetto di se stessi e dei luoghi che praticano», sottolinea Naldi, che promette di dialogare con i comitati. In coda, ma non troppo, le preoccupazioni per la zona più esterna del San Vitale. A partire da un progetto: «La riqualificazione della Croce del Bianco».

Sempre nella zona universitaria bisognerà poi «lavorare per gestire la pedonalizzazione di via Zamboni e ripristinare la navetta Atc che passava da via Belle Arti». In tutta l'area, soprattutto, c'è da mettere in campo «un programma di mobilità e pedonalizzazione vera», insiste Naldi, che verrà affiancato da «progetti di riqualificazione e valorizzazione commerciale, in primis in via Giuseppe Petroni, che resta la realtà più sofferente». La partita è delicata: riequilibrare la composizione commerciale della via sostituendo minimarket e pub con nuovi esercizi. Il difficile sarà farlo senza strappi con i commercianti presenti. «Di certo con l'assessore competente dovremo fare un piano strategico — dice Naldi — insieme a un laboratorio di riqualificazione».

Un altro fronte su cui lavorare è quello dei rapporti con l'Università,

