

RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

ATTIVITA' DI ALTRI COMUNI

LA REPUBBLICA BOLOGNA	28/08/11	Colombo 'Il mio piano per mandare tutti a piedi'	3
------------------------------	----------	--	---

CULTURA, SPETTACOLI E TURISMO

CORRIERE DI BOLOGNA	28/08/11	Il quadrilatero parte con il jazz. Ecco il piano pedonalizzazioni	4
----------------------------	----------	---	---

ECONOMIA LOCALE, LAVORO

IL DOMANI - L'INFORMAZIONE DI BOLOGNA	21/08/11	La crisi blocca lo sviluppo delle periferie Lavori lenti, il Navile resta solo un cantiere	6
--	----------	--	---

MOBILITA' E TRASPORTI

IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	19/08/11	CATTIVI PENSIERI CENTRO SENZ'AUTO E CONTI APERTI	9
-------------------------------------	----------	--	---

AMBIENTE, ENERGIA

IL DOMANI - L'INFORMAZIONE DI BOLOGNA	18/08/11	Ciclabili, via libera fino a Malalbergo	10
--	----------	---	----

IL DOMANI - L'INFORMAZIONE DI BOLOGNA	18/08/11	'Entro due anni i primi benefici'	11
--	----------	-----------------------------------	----

IL DOMANI - L'INFORMAZIONE DI BOLOGNA	18/08/11	Ultimi cantieri, poi tutti a piedi	13
--	----------	------------------------------------	----

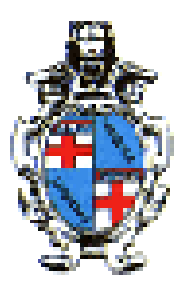
IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	15/08/11	'A primavera raccolta porta a porta nella cerchia del Mille'	15
-------------------------------------	----------	--	----

MOBILITA' E TRASPORTI

IL DOMANI - L'INFORMAZIONE DI BOLOGNA	13/08/11	Ciclisti indisciplinati, il Pd si divide 'Si puo' permettere alle biciclette di circolare anche contromano'	18
--	----------	---	----

POLITICA LOCALE

CORRIERE DI BOLOGNA	13/08/11	Tre mesi dal voto. Pagelle alla giunta - 1	19
----------------------------	----------	--	----



RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

MOBILITA' E TRASPORTI

LA REPUBBLICA BOLOGNA	07/08/11	Due week end a piedi in settembre la giunta anticipa il centro senz'auto	21
----------------------------------	----------	--	----

CULTURA, SPETTACOLI E TURISMO

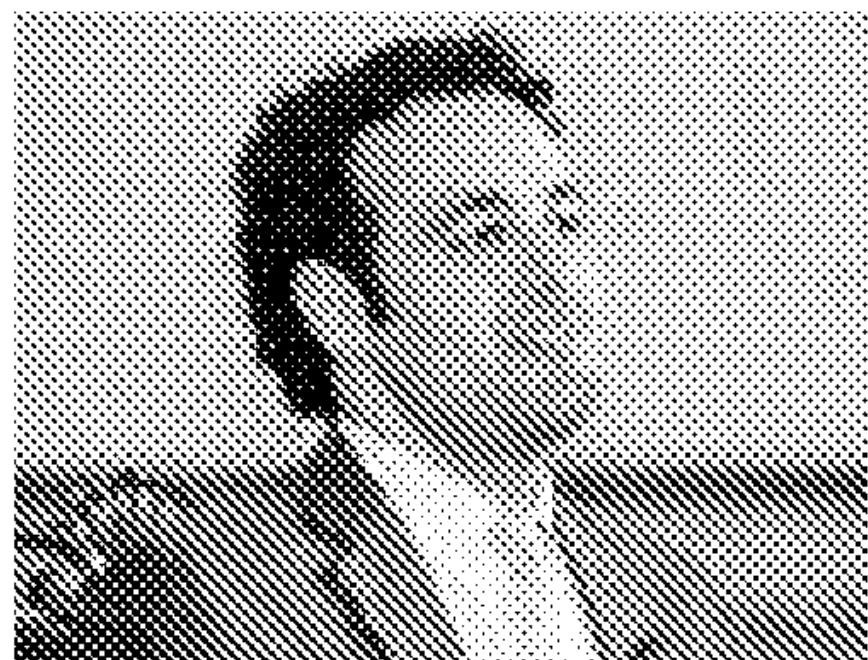
CORRIERE DI BOLOGNA	02/08/11	Due Torri da salvare	23
----------------------------	----------	----------------------	----



Il cronista

Colombo “Il mio piano per mandare tutti a piedi”

SILVIA BIGNAMI



L'assessore Andrea Colombo

«**P**EDONALIZZAZIONI a forte regia pubblica, e possibilmente con investimenti diretti da parte del Comune. Anche se il contesto è delicato, a causa dei tagli del governo, e restiamo aperti al contributo di privati». Comincia da qui la campagna d'autunno dell'assessore alla Mobilità Andrea Colombo, alle prese con i conti di un bilancio difficile, ma determinato a consegnare ai bolognesi, tra cinque anni, una città «dove pedoni e ciclisti possano finalmente sentirsi sicuri».

SEGUE A PAGINA V

SILVIA BIGNAMI

LA CAMPAGNA d'autunno dell'assessore è ambiziosa. Dallo stop alle auto ai nodi infrastrutturali. Il People mover — «che resta un'opera strategica da fare, anche se in giunta stiamo discutendo sugli aspetti societari e sul coinvolgimento di Atc in Marconi Express». Il Civis, «con i cantieri in via Mazzini e via Emilia da terminare prima del 31 ottobre e il mezzo da cambiare». In cantiere un nuovo incontro con il ministro dei trasporti Altero Matteoli sul metrò, l'assessore prepara entro l'autunno pure il giro di vite sui pass per il centro storico.

Assessore, qual è il bilancio dei suoi primi cento giorni?

«Sono stati mesi impegnativi, ma anche enormemente gratificanti per le aspettative che sento dalla gente, soprattutto sugli assessori giovani».

Da fare però c'è ancora molto. In centro storico ci sono 75 mila pass? Avete già una idea su dove tagliare i permessi per la Ztl?

«Per ora abbiamo completato l'aggiornamento quantitativo dei pass. Prima di tutto, c'è da dire che il totale dei pass è già calato del 5% circa, che equivale a circa 3 mila pass. È un buon segnale, perché significa che le politiche messe in campo, soprattutto fino al 2009, sono state utili per ridurre l'uso delle auto private in centro. Ora partirà l'analisi qualitativa, cioè vedremo a quali categorie si potrebbero ridurre i pass. Sicuramente non toccheremo i residenti, che sono circa la metà di coloro che possono entrare in centro. Quindi verificheremo circa 40 mila pass ed entro dicembre ridurremo gli accessi».

Si è parlato di due weekend di stop alle auto nella Ztl a settembre. A che punto siete?

«Abbiamo pensato a un'occasione speciale di pedonalizzazione della "T", o il week-end del 17-18 settembre o il successivo del 24-25, visto che entrambe sono date a cavallo della settimana della mobilità, la prima cade nella Notte bianca del jazz, la seconda per la festa dei ricercatori. Sono fiducioso che terremo insieme tutti: ambientalisti e commercianti. E poi ovviamente apriremo un tavolo con le categorie sulla "maxi-pedonalizzazione" da palazzo Re Enzo a piazza Aldrovandi, che sarà accompagnata da una riqualificazione, come tenteremo sempre di fare laddove chiuderemo al

L'autunno di Colombo “Le mie pedonalizzazioni con l'aiuto dei privati”

L'assessore: pochi fondi a causa dei tagli

traffico».

Con che soldi farete queste pedonalizzazioni? In piazza Minghetti hanno pagato le Banche e la Fondazione Carisbo. E sono stati abbattuti 12 alberi tra le polemiche.

«Sugli alberi, devo dire che noi teniamo molto alla riqualificazione delle aree che verranno chiuse alle auto, tanto che verranno piantati quattro alberi in piazza Verdi. Sulle pedonalizza-

zioni invece, rispetto al modello Piazza Minghetti, penso a una forte regia pubblica, con anche finanziamenti diretti del Comune. Anche se è chiaro che i tagli del governo riducono di molto il nostro budget e restiamo aperti ai contributi dei privati».

Veniamo alle infrastrutture. Ora il centrodestra e i grillini chiedono di mettere in discussione il People mover.

«No, il People mover è un'ope-

ra strategica, non in concorrenza con il servizio ferroviario metropolitano. A fine settembre il Comune sarà chiamato ad approvare definitivamente il progetto esecutivo dell'opera del consorzio coop Ccc. È un passaggio tecnico, non l'ultima occasione per “prendere o lasciare”. Altra cosa sono gli aspetti societari. In giunta si discuterà dell'entrata di Atc in compartecipazione con Marconi Express, che

ha sollevato alcune critiche, ma questo è un aspetto societario su cui si esprimerà la vicesindaco Silvia Giannini».

E i fondi del metrò per la Sfm? Riuscirete a recuperarli?

«Ho in cantiere un nuovo incontro con il ministro Altero Matteoli e registro che al nostro primo incontro il ministro ha dato la sua disponibilità a discuterne».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina 1





Il programma Il 17 settembre la prima notte di concerti gratis dedicati ai grandi della musica

Il Quadrilatero parte con il jazz Ecco il piano-pedonalizzazioni

Entro Natale la chiusura delle vie Zamboni e San Vitale

L'antipasto sarà servito il 17 settembre. Il piatto forte, invece, arriverà entro Natale. Gli ultimi quattro mesi del 2011 potrebbero essere ricordati come quelli decisivi per la realizzazione di un'ampia (e storica) pedonalizzazione del centro di Bologna, tasto su cui il sindaco Virginio Merola ha battuto parecchio sin dai tempi della campagna elettorale. «Sarà una pedonalizzazione fuori dagli schemi, ci stiamo lavorando d'accordo con i commercianti. Saremo pronti entro la fine di dicembre», spiega il coordinatore della giunta Matteo Lepore che sta lavorando all'impresa assieme all'assessore al Traffico Andrea Colombo.

L'antipasto, si diceva, sarà il 17 settembre, in via Caprarie, nel bel mezzo del Quadrilatero, dove si cirolerà solo a piedi e dove l'assessore alla Cultura Alberto Ronchi scoprirà assieme al regista Pupi Avati una stele dedicata a Chet Baker, trombettista jazz di culto scomparso nel 1988. Sarà una notte bianca a base di musica con concerti gratuiti in via Orefici (Tom Kirkpatrick alla tromba), piazza santo Stefano (Tullio De Pi-

scopo alla batteria), piazza Galvani (Steve Grossmann al sax). L'evento è destinato a ripetersi: l'idea di Paolo Alberti e Gilberto Mora, subito accolta dall'amministrazione, è di scoprire ogni anno in via Caprarie una stele dedicata a un grande del jazz transitato sotto le Due Torri (c'è anche un documentario, *My main man*, di Germano Maccioni che ripercorre la storia dei big, da Charles Mingus a Thelonious Monk, che si sono esibiti da queste parti). Perché proprio via Caprarie? Perché questa strada, tra gli anni 50 e 70, è stata il crocevia del jazz internazionale, grazie al Discub gestito da Alberto Alberti, che sarà ricordato con una targa. La notte bianca in memoria di Chet Baker dovrebbe inaugurare un modello. «L'intento della giunta — prosegue Lepore — è quello di legare le pedonalizzazioni a una serie di eventi organizzati con i commercianti».

Rientra in questo filone anche la chiusura al traffico di via Rizzoli prevista in occasione dell'apertura (i rumors dicono entro i primi di ottobre) del nuovissimo punto vendita della Apple in via Rizzoli 16. Ma la strada per portare a termine quella che, in campagna elet-

torale, è stata definita da Merola «una delle più grandi pedonalizzazioni italiane» è ancora lunga.

L'area off limits per le auto, nei piani del sindaco, dovrebbe estendersi da piazza Re Enzo fino piazza Aldrovandi, lungo le vie San Vitale e Strada Maggiore, compresa anche piazza della Mercanzia, per ricongiungersi con le altre pedonalizzazioni di piazza Santo Stefano, via Orefici, Quadrilatero e zona universitaria inclusa via Zamboni. In quest'area circolerebbero solo il filobus elettrico, i taxi e le biciclette. Senza dimenticare la «T», dove Merola immagina una chiusura parziale, circoscritta ai week end (forse già a partire dall'accoppiata del 17-18 e 24-25 settembre, ma le date non sono ancora sicure al cento per cento). Il piano è ambizioso. E per realizzarlo sarà fondamentale concordare tempi e modi con i commercianti, che in occasione dei precedenti tentativi di chiusura portati avanti dalla giunta Cofferati, avevano lamentato l'assenza di un piano che fosse in grado di conciliare lo stop alle auto con la riqualificazione delle aree coinvolte.

Pierpaolo Velonà

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il calendario

Notti bianche

Il 17 settembre la prima di una serie di notti bianche con concerti gratis in via Orefici, piazza Santo Stefano, piazza Galvani. In via Caprarie, la strada del Disclub e del jazz internazionale, sarà scoperta una stele per Chet Baker. L'anno prossimo toccherà a un altro grande del jazz

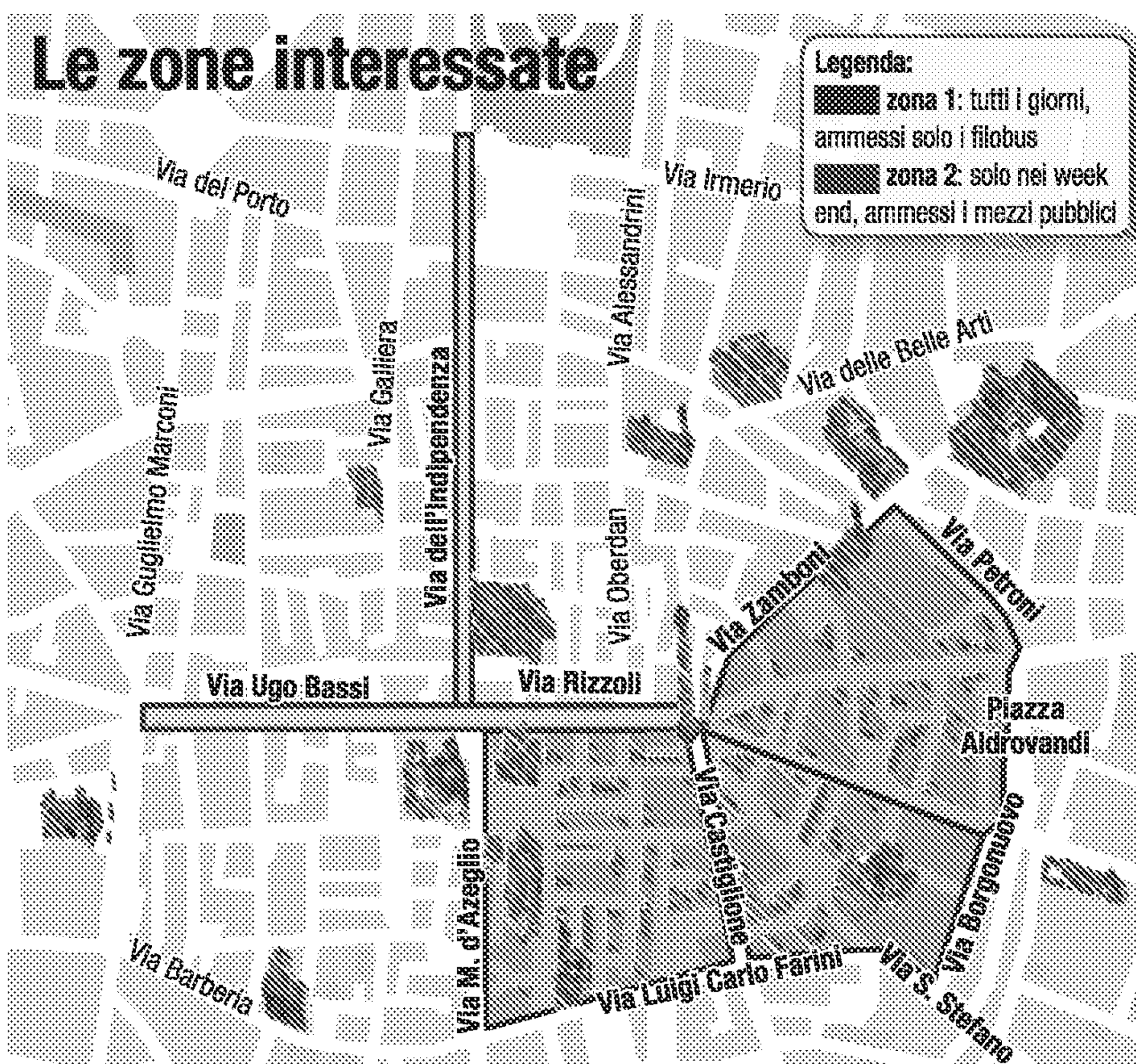
Gli eventi

Esperimenti di pedonalizzazione si legheranno a eventi cittadini come l'apertura del negozio Apple in via Rizzoli, prevista ai primi di ottobre

Stop alle auto

La grande pedonalizzazione promessa dalla giunta Merola riguarderà, entro Natale, la zona da piazza Re Enzo a piazza Aldrovandi, interessando via San Vitale e Strada Maggiore, via Zamboni e (nei week end) la «T»

Le zone interessate



Matteo Lepore
Stiamo lavorando insieme ai commercianti, legando il progetto a una serie di eventi



Una stele per Chet Baker

Il 17 settembre in via Caprarie l'assessore Ronchi e Pupi Avati scopriranno una stele dedicata al jazzista Chet Baker





Ara, presidente di Quartiere: «È quasi tutto fermo, il mercato paralizza i progetti già esistenti»

La crisi blocca lo sviluppo delle periferie Lavori lenti, il Navile resta solo un cantiere

di *Vincenzo Barreca*

Occhi puntati sulla futura pedonalizzazione del centro storico, ma una città non può prescindere da una periferia sicura, verde e che si integri perfettamente con il cuore della città. Il centro del

progetto periferia è il quartiere Navile, che nelle intenzioni è il protagonista di una grande riqualificazione, partendo da quel fulcro che sarà via del Lazzaretto, la sede della facoltà di ingegneria, la Casaralta, le ex Cevolani, via di Saliceto, l'ex mercato di via Fioravanti e, forse, la zona del Dopolavoro ferroviario. Non esiste un centro storico importante se la periferia diventa un ghetto, quindi, le strategie saranno indirizzate a un contesto ecosostenibile, abitabilità sociale e innovazione sui temi energetici. Poi i parchi, le zone verdi, quelle che faranno la differenza tra una zona depressa e una vivibile. Senza dimenticare il nuovo approccio multietnico, in particolare alla Bolognina. «Indirizzi giusti - sottolinea il presidente del Quartiere, Daniele Ara - ma speravo in tempi più veloci».

A che cosa sono imputabili questi ritardi?

«La strategia di riqualificazione è del 2004, stabilita in un contesto economico diverso. Adesso è tutto paralizzato, il merca-

to si autoregola e la crisi ha un po' bloccato tutto. Non è vero che sono in troppi a costruire, il problema è che nessuno se la sente più di investire perché, in questo momento, nessuno compra».

Col senno di poi, è sta-

ta messa troppa carne al fuoco?

«Le riqualificazioni di aree dismesse, la preservazione del verde e gli alloggi alla portata di varie tipologie sono una strada giusta. La crisi però ha tol-

to potere d'acquisto e le vendite dei privati vanno a rilento. È dalle vendite che il Comune ricava le risorse per riqualificare».

Si può però parlare di qualche apprezzabile risultato?

«Un primo passo saran-

no i 120 appartamenti in affitto nell'area "ex Officine Cevolani" con conseguente allargamento della ciclovia. Poi sono stati trovati i soldi al ministero dell'Ambiente per prolungare la ciclabile dalla ca-

serma Sani fino alla Dozza. In settembre partiremo con i lavori».

All'ex mercato ortofrutticolo la situazione è paralizzata.

«Il bando per gli affitti agevolati è stato vinto dalla Cir di Ferrara che è fallita.

Dovremo rifare il bando, ed è un contrattempo che si aggiunge al mercato già lento».

In via del Lazzaretto è tutto fermo.

«Diciamo che hanno appena iniziato, e dobbiamo





aspettare anche che l'Università, per quello che le compete, decida di partire con i lavori. Ci vorrà del tempo...».

Il Dlf è un nodo centrale.

«Le Ferrovie non vogliono investire, perché preferiscono rivolgere le loro risorse alla nuova stazione. Anche lì, quindi, resta tutto fermo, in una zona che denuncia parecchi problemi. Quando il Dlf passerà al Comune (c'è già un accordo nell'ambito di riqualificazione della stazione, ndr) allora, tramite gli affitti (circa 250mila euro) il Comune potrà investire per il recupero della zona».

I prossimi mesi sono quelli chiave per alcune zone del quartiere.

«In autunno partiremo dalla Sib Siber dove è già pronto il piano urbano attuativo per verde, ciclabili e riqualificazione».

Il centro storico va verso la pedonalizzazione, vantaggi e svantaggi per il Navile e le prime periferie in generale?

«Sono favorevole, ma non vorrei che le auto si ammassassero nei quartieri fuori dalle porte. Quello che può veramente dare un cambio di marcia è un sistema efficiente del Servizio ferroviario metropolitano. Chi viene a Bologna deve avere la possibilità e l'abitudine a parcheggiare l'auto ancora prima della periferia. Comunque la pedonalizzazione deve andare di pari passo con la riqualificazione delle periferie. Solo così la città avrà uno sviluppo organico».

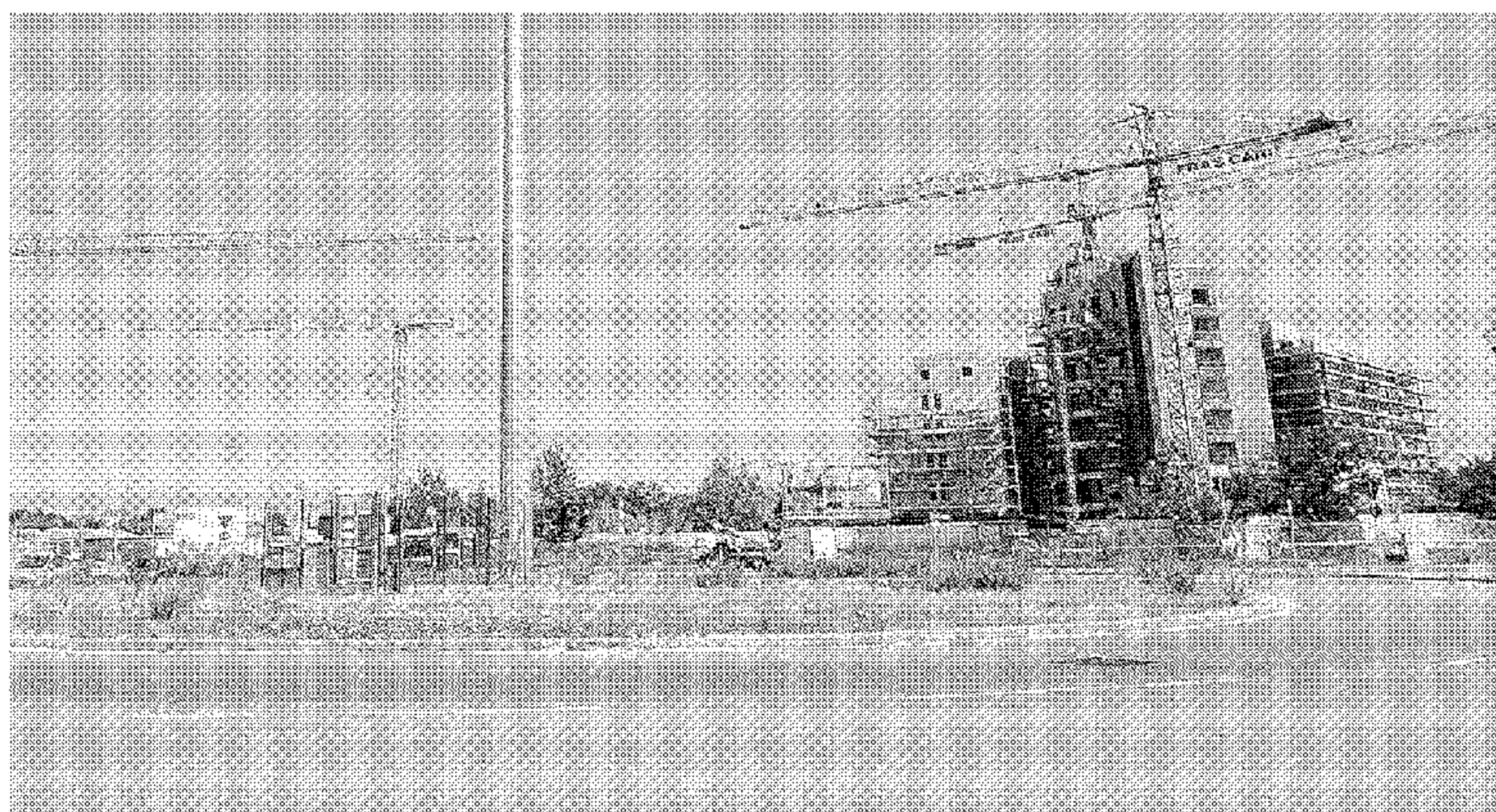
Tra le priorità del suo mandato c'è la Bolognina.

«Sono gli anni decisivi per questa zona, direi quasi il simbolo della città che cambia. Presto diventerà una piccola città multietnica come ce ne sono in tutta Europa. Gli aspetti dell'integrazione e della nuova conformazione sociale sono prioritari. Una zona che può avere il suo appeal attraverso la trasformazione urbana, vorrei solo che le opere programmate andassero più velocemente».

IL CASO

Guaraldi espropriato e indennizzato

Il titolo del documento è «Espropriazione di beni immobili finalizzata alla realizzazione delle opere di viabilità pubblica necessarie per l'accesso al nuovo insediamento delle attività operative di Hera in via del Frullo». La società proprietaria dell'immobile in questione è la Finaltea Srl, il cui amministratore unico è il presidente del Bologna Albano Guaraldi ed è partecipata anche da Intermedia di Consorte. La società, secondo quanto comunicato dal Comune di Bologna, è stata indennizzata con 239 mila euro.

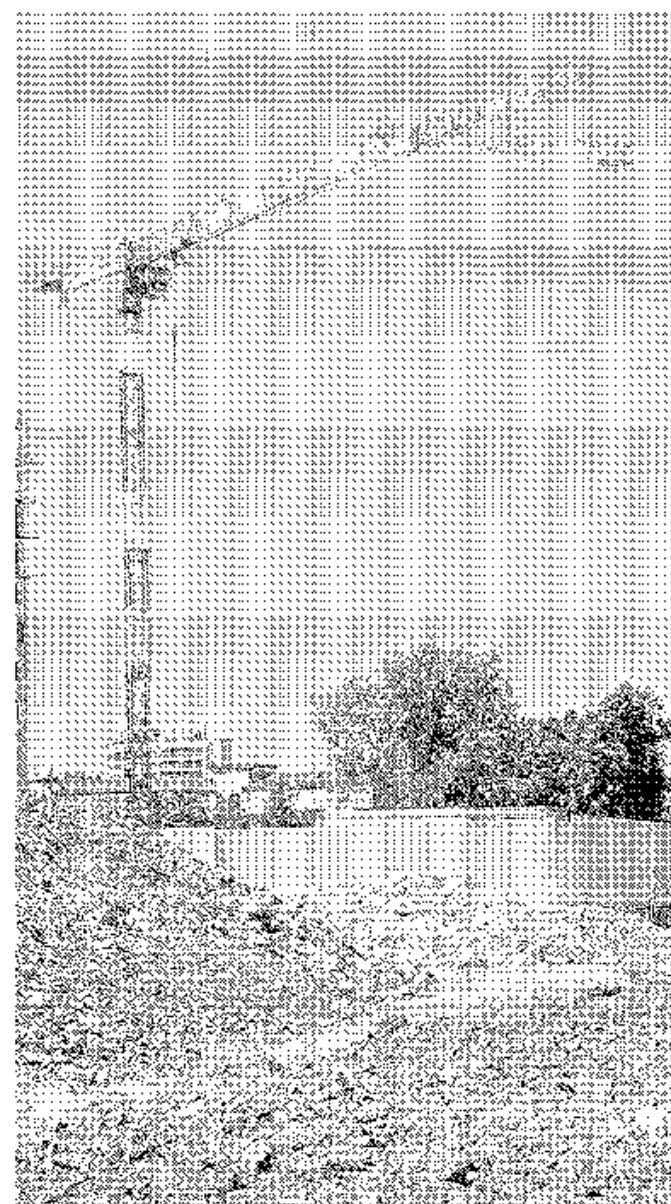


VIA DEL LAZZARETTO

Il cantiere in via del Lazzaretto: la zona Lazzaretto-Bertalia è l'area di maggiore espansione della città

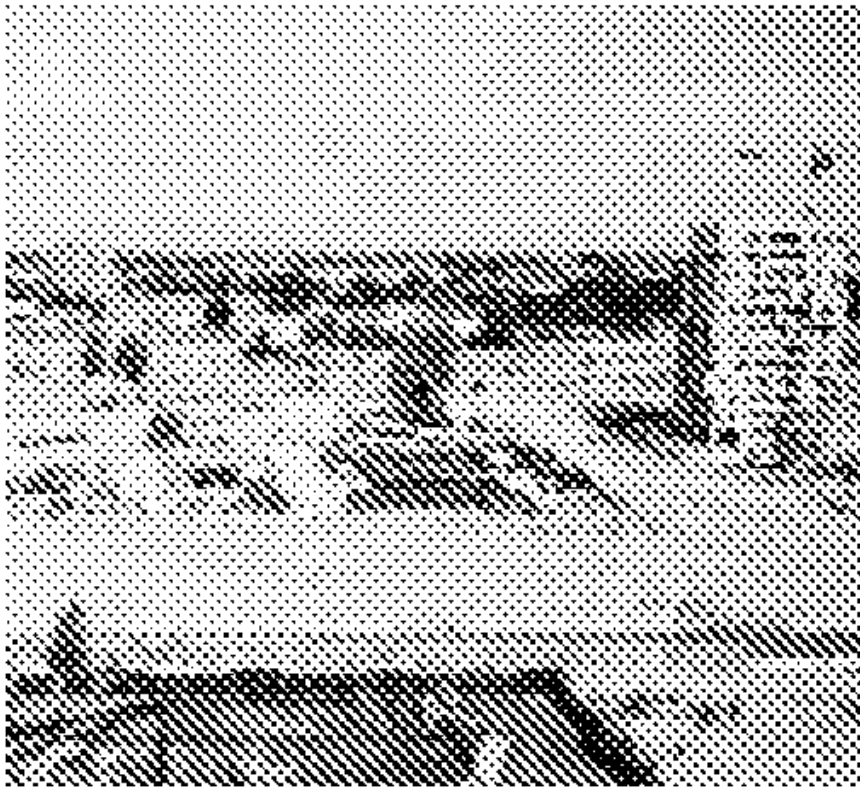
EX MERCATO

La torre in costruzione all'ex mercato ortofrutticolo

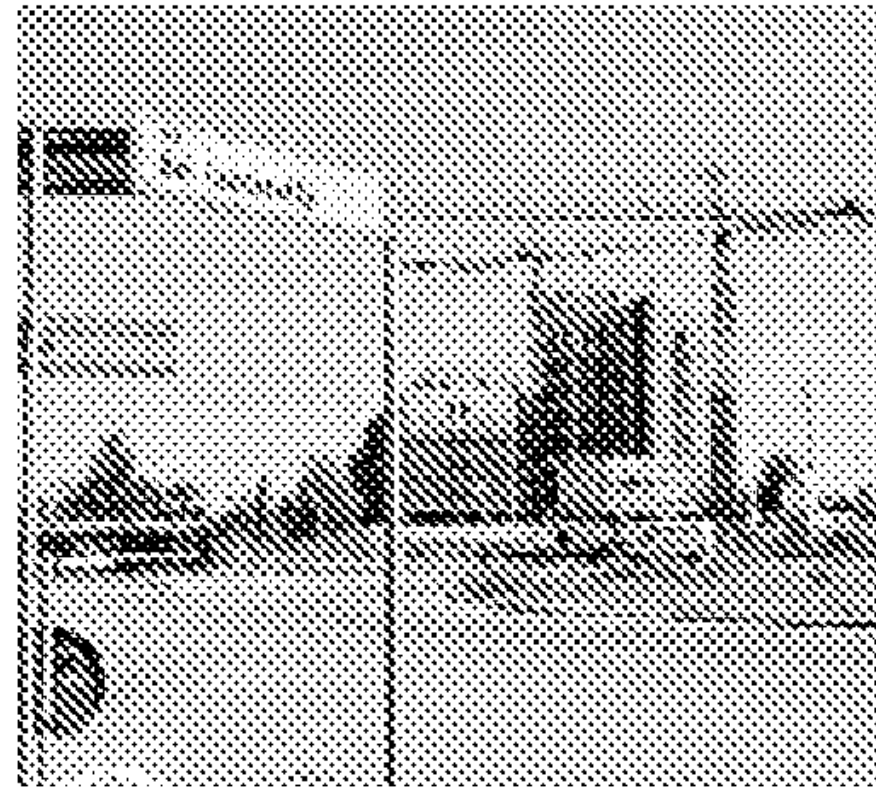




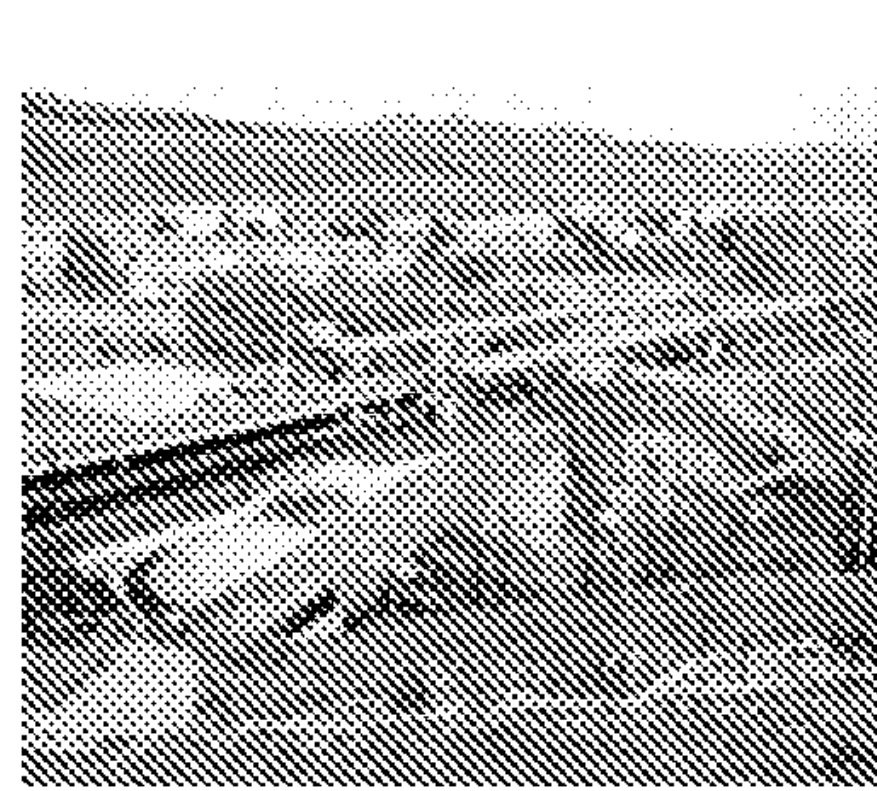
I NODI DA SCIogliere



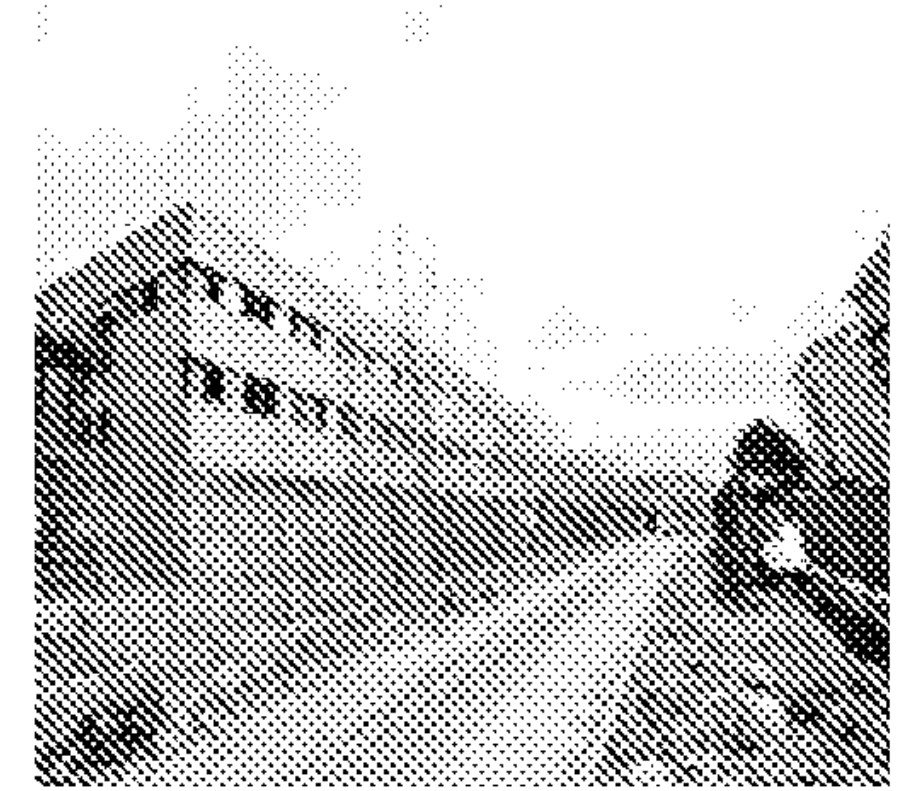
Ex mercato
«Dovremo rifare il bando per gli affitti agevolati, l'azienda di Ferrara che lo aveva vinto è fallita»



I ritardi
«Non sono in troppi a volere costruire: con la crisi nessuno ha voglia di investire perché non ci sono compratori»



La mobilità
«Un vero passo avanti per la crescita delle periferie sarebbe un efficiente servizio ferroviario metropolitano»



La Bolognina
«È il simbolo del cambiamento in questi anni si decide il suo futuro: diventerà una piccola città multietnica»



CATTIVI PENSIERI

CENTRO SENZ'AUTO E CONTI APERTI



di **CESARE
SUGHI**

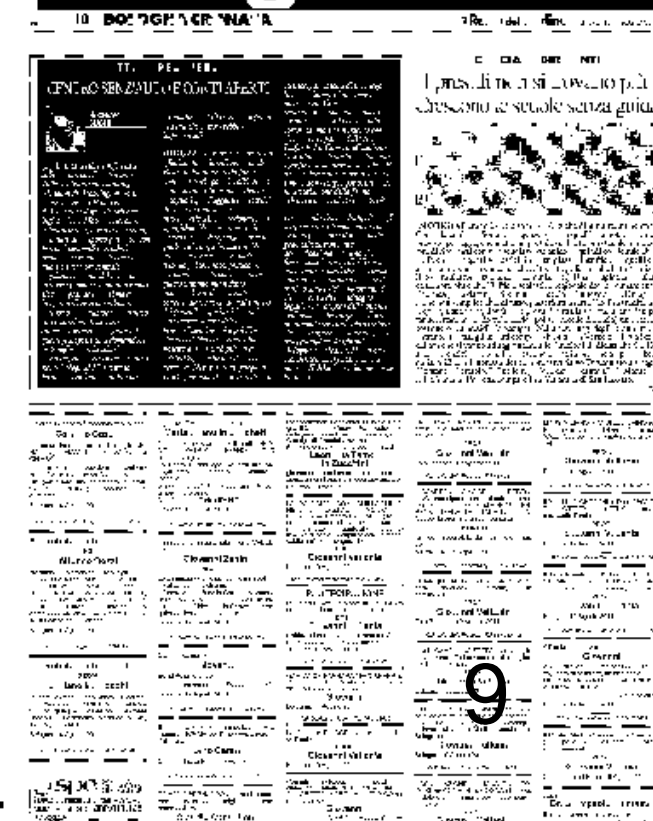
(...) In una celebre conferenza sulla città sostenibile tenuta nel 2006, al National Building Museum di Washington (la si conosce, vero, a Palazzo d'Accursio?) il grande urbanista inglese Peter Hall allude, citando il Nordeuropa, a «città compatte, orientate al trasporto pubblico, con percorsi pedonali e ciclabili, pedonalizzazioni molto estese nei quartieri terziari centrali, regolamentazione del traffico... trasporti pubblici di qualità molto elevata, grande attenzione a integrare diverse modalità di trasporto... limitazioni del traffico con restrizioni di accesso anticongestione». Se ognuna di queste frasi fosse una domanda, e tutte definissero la tela da riempire, che cosa risponderemmo noi a Bologna? E' questa la pedonalizzazione a cui la nuova

giunta lavora? O ci sono dei punti di Hall che ci troverebbero impreparati?

RIDOTTA o ampia, utopistica o effettiva, la pedonalizzazione di Bologna ha tuttavia da fare i conti con varie pastoie, all'interno e all'esterno. Un primo, subdolo incaglio è quell'aggettivo 'vivibile' di cui si fa uno spreco intollerabile. Anche pedonalizzare significherebbe, così, rendere il centro più vivibile, migliorarne la qualità di vita, e invece sarebbe ora di chiarire che lo si vuole 'vissuto', cioè, usato, praticato, animato. Si potrebbe correggere questo minimo ma nefasto abbaglio lessicale (e quindi concettuale), passando dal suffisso del possibile a quello del reale? Tra i virus interni della pedonalizzazione vi è poi l'idea che essa debba concorrere alla nascita di una città più bella (BellaBo). Anche qui il lessico deraglia. Non è, infatti (rileggere Hall) questione di look o di decoro

esteriore, di nascita di un luogo lineare e immacolato come i mobili ikea. Con la pedonalizzazione non si opera semplicemente sul bello o sulla cartolina, ma su un intento che ricorda certe parole dello scrittore Raffaele La Capria: «Cambiare la struttura urbanistica della città significa cambiarne la morale». E pedoni, bus e bici al posto di auto e moto non compongono, insieme, una variazione della forma urbana e dello spirito collettivo?

E C'È, alla fine, il drappello degli scogli esterni. Ci sono quelli che vedono pregiudizialmente nella pedonalizzazione una desertificazione notturna che favorirebbe i criminali. Ci sono quei commercianti che, con bella tenacia, continuano a ritenere il traffico amico dello shopping. E c'è l'urgenza di un ridisegno logistico e strategico della visione dell'azienda dei trasporti, di un mutamento così radicale e costoso che mi fa apparire lontana, quasi irraggiungibile, la Grande Bologna dei Pedoni. Pollution e Congestion sono fetidi e duri a morire. E delle buone intenzioni se la ridono.

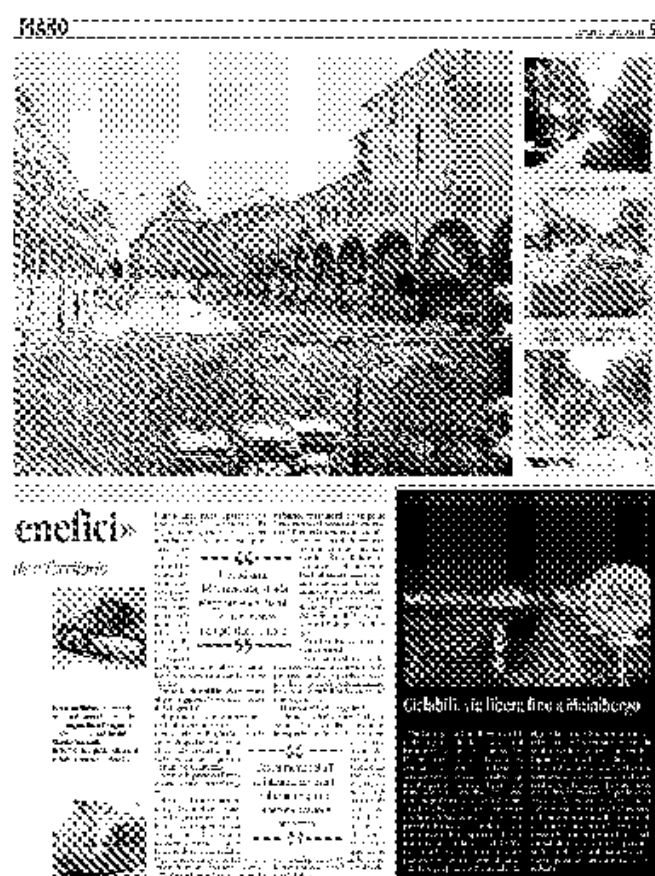




Ciclabili, via libera fino a Malalbergo

Da Bologna a Malalbergo in bicicletta partendo dalla Chiusa sul Reno e seguendo il canale Navile. Un percorso storico, affascinante, con un valore sportivo e turistico che presto diventerà un valore aggiunto per la mobilità. Il percorso risponde a un vecchio progetto, ma è significativo per sottolineare quella che sarà una priorità dell'amministrazione: l'uso sempre più diffuso della bicicletta come mezzo di trasporto. Il programma del sindaco Virginio Merola infatti prevede un ufficio apposito, che avrà il ruolo di coordinare e proporre tutto quello che

riguarda la mobilità con un mezzo ritenuto indispensabile per la svolta ecologica pensata per Bologna. Sarà infatti ampliato il parco bici dedicato allo bike-sharing, così come le piste ciclabili che saranno le principali protagoniste della futura massiccia pedonalizzazione del centro storico. L'idea della giunta è quella di eliminare dal traffico automobili, moto e ciclomotori, lasciando il centro accessibile solo a pedoni, ciclisti, mezzi elettrici e filobus. I permessi di circolare in auto saranno concessi quasi esclusivamente ai residenti.





«Entro due anni i primi benefici»

Claudio Mazzanti, presidente della commissione Ambiente e Territorio

di Vincenzo Barreca

Dal 1999 al febbraio 2010 presidente del Quartiere Navile, Claudio Mazzanti è ora consigliere comunale del Pd e presidente della commissione Territorio e Ambiente.

Come procedono i lavori di pedonalizzazione del centro?

«Si va avanti, così come vanno avanti i percorsi casa-scuola, anche se adesso abbiamo tutti gli occhi puntati sulla situazione economica».

Si può parlare di tempi e scadenze per vedere una pedonalizzazione più o meno ultimata?

«Alcune cose si possono realizzare velocemente, credo che nel giro di uno o due anni potremo trarre i primi benefici della pedonalizzazione e portare a casa risultati».

Un nodo difficile da sciogliere è quello relativo alla Due torri.

«La svolta arriverà con i filobus elettrici: il quadrante dell'università, strada Maggiore, Via Rizzoli è uno dei culturalmente più ricchi d'Italia. Bisogna andare in quella direzione, anche perché sono i cittadini stessi a chiederlo».

Ai cittadini però verrà chiesto qualche sacrificio, soprattutto a chi ha dei negozi.

«I commercianti non abbiano paura, ci sarà qualche disagio ma saranno poi ripagati da una zona pedonale che può portare solo vantaggi».

Si parla di filobus e viene in mente il Civis.

«Intanto questi lavori hanno por-

tato strade rifatte e pensiline pronte. Se il contratto sarà risolto l'azienda dovrà pagare. Tra l'altro non fanno solo il Civis, ma anche filobus efficienti e funzionali. Io sono uno dei contestatori della prima ora del Civis: il giorno che Guazzoloca lo presentò feci un volantinaggio per denunciare quello che è poi emerso, e il sindaco mi denun-

ciò. E la pensavano come lui anche i vari Carella, Bignami e Corticelli».

Settembre mese chiave: prima passi per un tavolo partecipato, le sperimentazioni dell T pedonale nei weekend, il capitolato parcheggi.

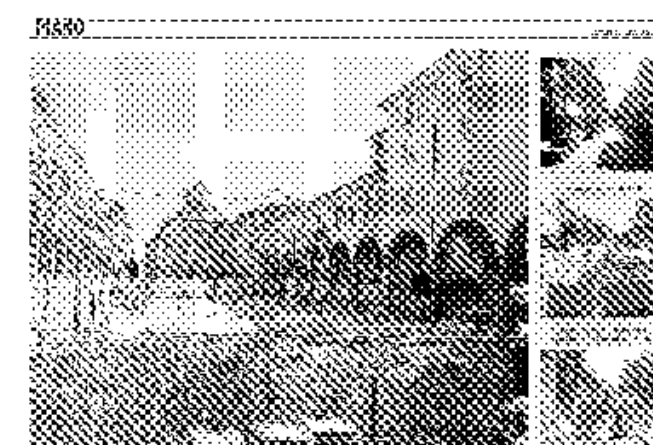
«L'importante è che tutti partecipino alle decisioni: una volta sta-



Claudio Mazzanti
è presidente della
commissione Territorio
e Ambiente

Dal 1999 al febbraio 2010
è stato presidente
del Quartiere Navile

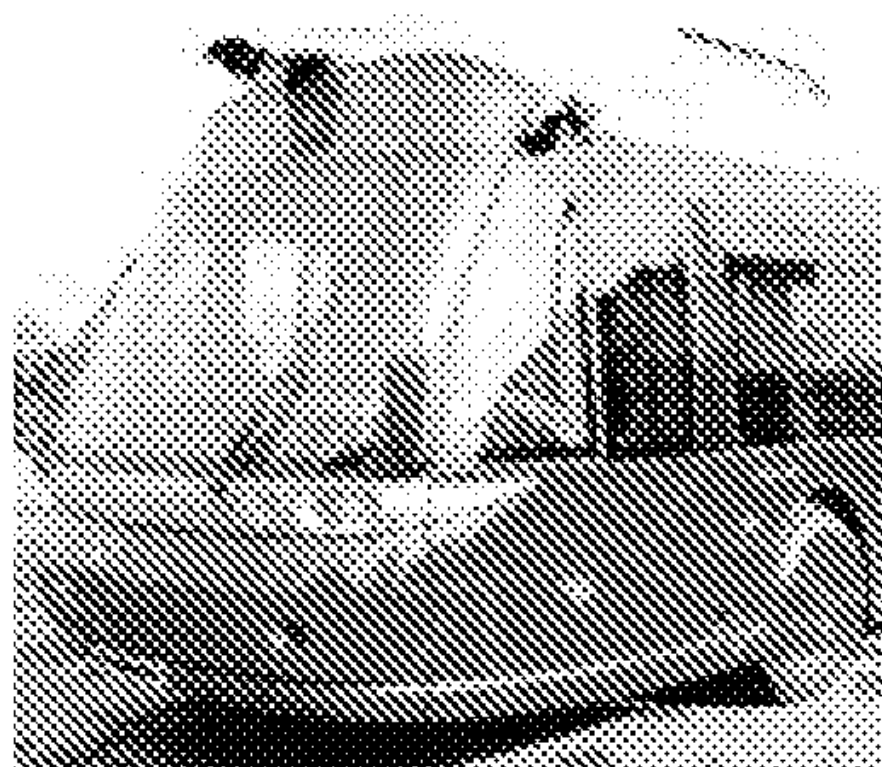
Pagina 4





In alto un filobus dell'azienda polacca Solaris: «È un modello all'avanguardia, a Bologna ne servirebbe uno così» ha detto Claudio Mazzanti.

Sotto il Civis a guida ottica mai entrato in servizio a Bologna



bilite le linee guida si parte e si va fino in fondo. L'esperimento della T può avere grande successo ma dobbiamo essere ambiziosi e pensare che

anche quelle strade dovranno essere pedonali. Sono strade importanti: dehors e iniziative culturali, oltre al passeggio

e al commercio rivitalizzato, faranno sì che diventi un fiore all'occhiello».

Fatte le riqualificazioni come si proteggono le "nuove" zone dal degrado?

«Il primo passo è sempre quello dell'informazione e del coinvolgimento dei cittadini, la riappropriazione di quel senso civico che è nel dna dei bolognesi. Poi servirà una vigilanza costante e all'altezza».

Non c'è pedonalizzazione senza parcheggi...

«Prima di tutti guardiamo quelli che ci sono: piazza VIII agosto è mezzo vuoto, così come quello di via Azzogardino. Se ci sarà la necessità, bisogna valutare bene dove e come farli.

Ogni azione su questo tema deve essere funzionale a tutto il resto».

Pedonalizzazione e arredo

urbano: cassonetti e campane lasceranno il posto alla raccolta differenziata porta a porta?

«Deve essere una delle priorità, ma non solo per una fatto estetico. È ora di dare una svolta vera sull'ambiente. Dai filobus, ai mezzi elettrici, alla raccolta differenziata, alla mobilità ecosostenibile, alle piste ciclabili. Adesso, per esempio, è stata sbloccata quella del radiante nord Bologna-Malalbergo».

Centro storico ma non solo, quindi.

«Un centro storico pedonale ricco rende automaticamente più ricca anche la periferia, ecco perché l'opera di pedonalizzazione e piste ciclabili può essere, nel tempo, estesa».

Un modello da seguire?

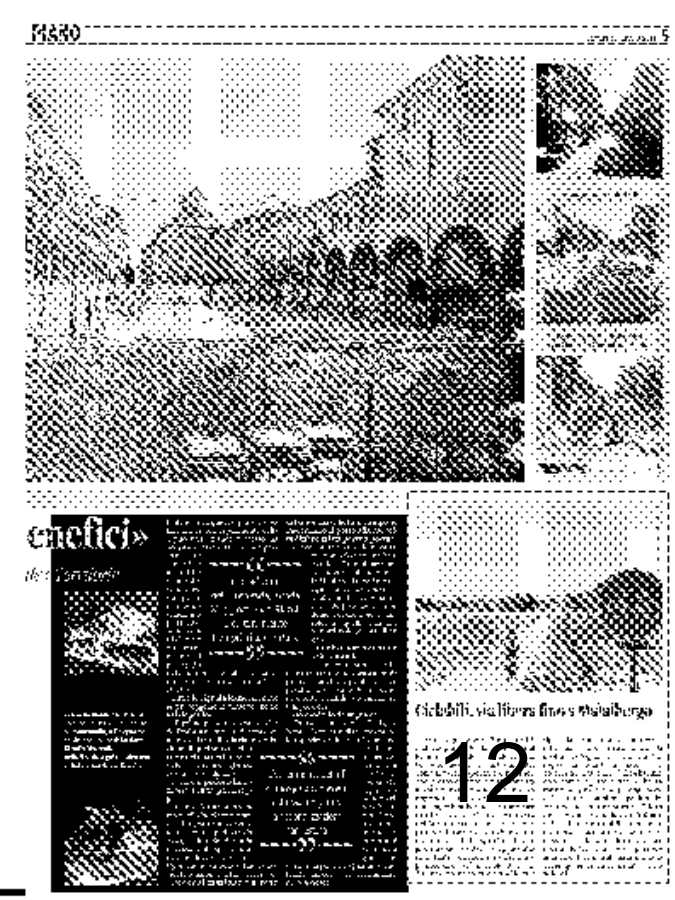
«Penso a città come Zurigo o Nantes. Non c'è nulla da inventare, le esperienze delle città europee,

vedi Germania, Austria, ma anche Lisbona o Siviglia, sono sotto gli occhi di tutti. I tecnici li abbiamo anche noi, è solo una questione

di volontà politica. Quando si vuole fare una cosa con determinazione ci si riesce».

Il quadrante dell'Università, strada Maggiore e via Rizzoli è culturalmente tra i più ricchi d'Italia

L'esperimento della T va integrato con eventi culturali: un giorno la pedonalizzazione sarà estesa





Aspettando la pedonalizzazione

BARRICA ALLE PAGINE 4-5



Piazza Minghetti, piazza Verdi, i weekend della T. E nel giro di un anno via al progetto Due torri

Ultimi cantieri, poi tutti a piedi

Per Natale dovrebbero essere collegate le principali aree pedonali

Ultimi colpi di martello nei cantieri di Bologna alla vigilia di un settembre che sarà fondamentale per il futuro degli spazi e della mobilità della città. Partendo dal centro storico, dove Piazza Minghetti aspetta un restyling che dovrebbe essere la prima pietra di una vasta pedonalizzazione. Non senza polemiche, perché la "scomparsa" di alcuni alberi secolari ha fatto infuriare i residenti e non solo. Tutto da progetto, anche se l'ombra persistente della piazza, soprattutto nella canicola attuale, ora è solo un ricordo. I lavori saranno presumibilmente chiusi per Natale in occasione dell'inaugurazione del Museo della città. Proseguendo in via Zamboni, interrotta per lavori fino al 25 agosto, si arriva in Piazza Verdi, dove i lavori di pavimentazione sono ormai terminati. Punto nevralgico della zona universitaria, la riqualificazione dovrebbe dare respiro dopo anni di degrado e battaglie a suon di ordinanze. Poi attraverso via Petroni la pedonalizzazione dovrebbe arrivare fino a Piazza Aldrovandi.

Tempi più lunghi invece per la zona Due torri: a settembre partirà un tavolo tra istituzioni, privati e commercianti che nel giro di un anno dovrebbe dare il via ai primi cantieri. Il cuore di Bologna, nel progetto, dovrebbe essere tutto collegato creando una vasta area pedonale che comprende il Qua-

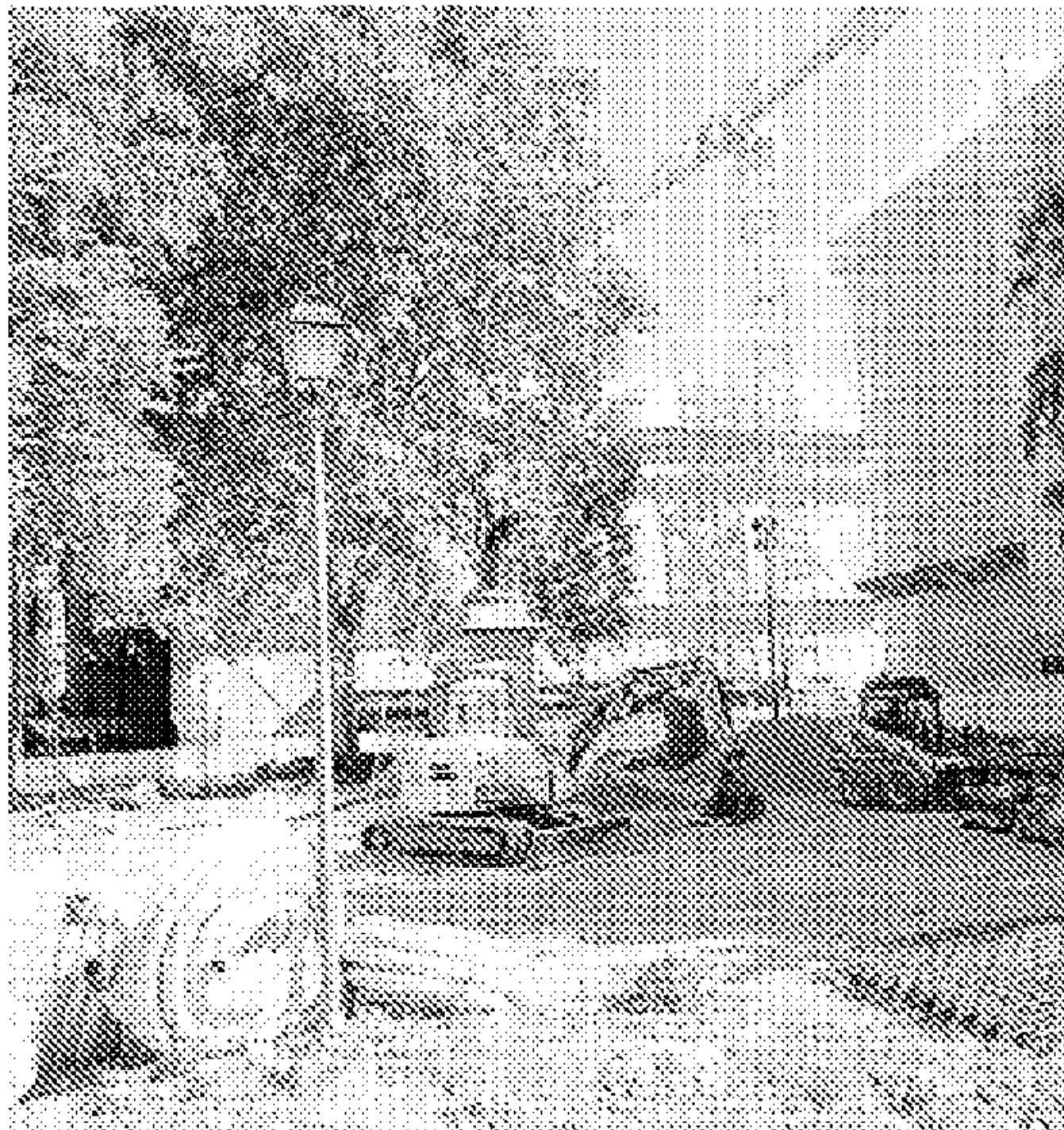
drilatero, Piazza Maggiore, Piazza Minghetti, Piazza del Francia, Zamboni, Piazza Verdi e Piazza Aldrovandi. Poi sarà la volta della T, che avrà a metà settembre la prima sperimentazione senza auto per un paio di weekend. L'obiettivo ambizioso è quello, un giorno, di potere allargare la pedonalizzazione anche alle tre vie della T, allargandosi pure nella zona di via Oberdan e le sue strade laterali. La giunta vorrebbe annunciare un Natale a piedi, magari mettendo in cantiere un progetto progressivo dentro la cerchia del Mille di raccolta dei rifiuti porta a porta. Non semplice, ma la nuova "visione" urbana definita svolta ecologica non può prescindere da interventi sull'arredo urbano e l'eliminazione di cassonetti e campane.

Appena fuori città, l'annoso problema dei cantieri per il Civis: anche qui sembra finalmente vedersi la luce in fondo al tunnel. Resta l'incrocio via Emilia Levante-via Po, dove si "sradicano" gli ultimi binari. Da lì passerà un filobus in ogni caso, che dovrebbe arrivare nel centro pedonalizzato.

La città sta cambiando, gli stessi commercianti, un tempo poco propensi alle pedonalizzazioni, iniziano a vedere una buona opportunità per gli affari, in particolare i locali che potranno, attraverso accordi e burocrazia più semplici, allargarsi in dehors su zone senza automobili e motorini.

Pagina 4





■ *Il centro senza auto richiede un nuovo approccio all'arredo urbano: via cassonetti e campane, si partirà con una campagna di sensibilizzazione sulla raccolta dei rifiuti porta a porta*



■ *In via Mazzini si vede la luce in fondo al tunnel: ancora poco più di un mese poi la via tornerà come prima. Resta da risolvere per vie legali il nodo Civis: al suo posto un filobus*

A sinistra i lavori in piazza Minghetti che hanno suscitato grandi proteste per l'abbattimento di alcuni alberi. A destra ultimi ritocchi alla pavimentazione di piazza Verdi.





L'INTERVISTA DI FERRAGOSTO

«A primavera raccolta porta a porta nella cerchia del Mille»

Il sindaco Merola detta l'agenda. «Sui rifiuti il Carlino ha ragione, la città va ripulita». Centro pedonale a Natale

di VALERIO BARONCINI

IL VENTO sferza il meriggio, lì davanti alla riserva dello Stagnone. Marsala, fenicotteri e surfisti, poco avanti l'imbarcadero per Mozia: «La mia vacanza, un tour della Sicilia», è rilassato Virginio Merola. Il sindaco di Bologna è sceso quaggiù, nella punta più estrema d'Italia, per staccare «perché sapevo che i primi tre mesi di mandato sarebbero stati intensi». Palermo, le altre città, l'auto e via: «Bisogna sempre prendere le distanze, in qualche modo. A tutti noi giova guardare da fuori le cose. Eppure le notizie arrivano comunque. E sono terribili».

La crisi non si ferma. Anche Bologna dovrà tenerne conto. Come?

«In Italia siamo meno preparati di altri ad affrontare quest'emergenza. Tutti, anche noi bolognesi, ci dovremo mettere in discussione. Bisogna avere la consapevolezza che quello che si dava per scontato, fino a pochi mesi fa, ora potrebbe non essere più garantito».

Parla dei servizi?

«Una nuova dimensione del servizio: per molti è una faccenda scontata. Invece bisogna capire che così non è. Il ruolo dell'amministrazione è però quello di garantirli comunque».

Ora la manovra che chiede un sacrificio a tutti gli italiani. Cosa accadrà a Bologna?

«Purtroppo il Governo insiste sulle tasse e non sulla crescita economica. In pericolo ci sono asili e servizi agli anziani. Questo piano è recessivo e non prevede ampie misure per la risalita dell'economia e delle imprese. E poi ci sono ombre su investimenti e giovani».

Da garantire c'è soprattutto il welfare. Tagli in vista?

«No, sui servizi sociali non possiamo più scherzare».

Decentramento cofferati da completare o centralizzazione da recuperare?

«È evidente che il decentramento deve fare i conti con i servizi. Da settembre ragioneremo con i Quartieri, c'è già un incontro fissato con i presidenti, per una soluzione

diversa. Quel decentramento lì, con questa crisi, non può funzionare. Non si può pensare a risorse spalmate su 9 quartieri, perché questo crea disparità fra le nove zone. O si pensa a cinque macroaree, oppure si continuerà con queste differenze».

Quindi decentramento addio?

«I Quartieri continueranno a controllare, ma penso a un'erogazione centralizzata in molti casi».

Ad esempio?

«I minori, i senza fissa dimora oppure la distribuzione delle risorse».



RIPENSARE IL WELFARE

Il decentramento con questa crisi non può funzionare. Dovremo ragionare su macroaree e alcune voci centralizzate

Bisogna lavorare come se i Quartieri fossero accorpati, non ognuno un'isola. Quindi evitiamo disparità e tagli. E per fare questo acceleriamo sull'unificazione delle Asp, per mettere insieme risorse e professionalità. Come mai l'Ausl è metropolitana è il welfare, invece, no? Dobbiamo anche evitare tariffe diverse».

Metropolitana, parola chiave. Si va avanti con la città metropolitana federale?

«Certo, la Provincia va comunque sciolta. E in questi tempi mi sono detto: perché dobbiamo creare un ente per cui si deve spendere, quando potremmo crearne un altro di secondo grado completamente gratuito? Andrò a Roma per questo, perché venga inserita nella Carta delle autonomie questa possibilità: con la città metropolitana federale, la giunta sarebbe formata da sindaci (già pagati dai loro Comuni) e il consiglio da consiglieri comunali (anche loro già retribuiti). Guardiamo con ottimismo a questa possibilità, la crisi a volte può aiutare».

In questi primi tre mesi di attività avete insistito molto sulla pedonalizzazione: Bologna e il suo centro liberi dalle auto, finalmente.

«E anche liberi dai motorini, eh?».

Cioè?

«Io penso a un'area pedonale europea: il filobus che passa, gli altri bus diradati, le auto dei residenti e gli autorizzati solo in certi orari e tutti gli altri a piedi. Quindi anche i motorini saranno banditi: lo dico ai nostri ragazzi, con i motorini si girerà di meno in centro».

I tempi?

«A Natale prima pedonalizzazione vera dopo le sperimentazioni. Ma questa sarà anche l'occasione per iniziare a riparlare dei *dehors*».

Un tormentone: come se ne esce?

«Stiamo firmando un protocollo con la Soprintendenza. Basta infiniti passaggi burocratici inutili: i commercianti non ne possono più e, con l'arrivo del centro senz'auto, sarà importante valorizzare le distese. Stabiliremo quindi regole precise e a quelle tutti si dovranno attenere. È un modo per rilanciare le attività commerciali».

Le pedonalizzazioni porteranno il Comune a ridiscutere con Atc anche delle corse dei bus.

«Di notte i mezzi pubblici dovranno passare ogni trenta minuti nell'area senz'auto».

E il Civis? Lo modificherete o lo ritirerete?

«Aspettiamo le decisioni della commissione ministeriale. Abbiamo preso rapporti con Fiat e studiato entrambe le ipotesi, inoltre con il ministro Altero Matteoli abbiamo iniziato un bel confronto, lo aspetto alla Festa dell'Unità».

Altro punto forte di questo inizio mandato è la lotta al degrado. Non abbiamo perso troppo tempo in questi anni?

«Vogliamo intervenire subito, il degrado è la base di tutti i nostri progetti e il *Carlino* ha ragione: la città va pulita e va anche riorganizzata la raccolta dei rifiuti».

In centro è esplosa la polemica: i cassonetti deturpano palazzi storici ed edifici di pre-





gio, cumuli di rifiuti imbrattano le nostre strade. Come la mettiamo?

«Partiamo prima con la raccolta dei cartoni per i commercianti, ci estenderemo dalla T ad altre zone. Vedremo come andrà, ma l'obiettivo è la raccolta porta a porta dalla

IL MOMENTO DEI DEHORS

Con un centro senz'auto i dehors andranno valorizzati. Presto pronto il protocollo con regole semplici e valide per tutti

primavera prossima, soprattutto in centro storico. Casa per casa. Penso alla cerchia del Mille, l'area dove il porta a porta è più indicato».

Bisogna però convincere i cittadini a differenziare e a impegnarsi. Ce la farete?

«Credo di sì. Intanto avremo incontri con Hera e vigili urbani, poi andrà fatto un grande lavoro di informazione con i cittadini. Chiediamo un po' di impegno».

In altre città però l'esperimento è andato male. L'impegno spesso non c'è.

«Non è una cosa terribile: chiederemo di mettere fuori i sacchetti a determinati orari, tutto qua. Ma la città dà segnali e in Sicilia siamo ancora visti come un modello, ho fiducia».

E la gente ha fiducia in lei?

«Sono un sindaco normale, lavoro per la mia città».

Com'è cambiata la sua vita da quando è stato eletto sindaco?

«Adesso mi notano. Devo capire se recito o sono normale».

Cosa vorrebbe dire?

«In bus o in bicicletta una volta ero tranquillo... Adesso mentre camminiamo mia moglie mi ammonisce: 'Hai la schiena gobba!' (ride; ndr). Però mi piace, dav-

vero. Era quello che volevo e sono contento».

Non ha avuto però solo momenti facili in questi tre mesi. Qual è stata la situazione più difficile che ha dovuto affrontare?

«Il 2 agosto. Salire sul palco da sindaco, per la prima volta, dopo le polemiche, era difficile. Ma volevo dare un segnale di unità e appartenenza. E questo è quanto voglio continuare a fare».

Ultimo acquazzone estivo: le moschee di quartiere. Favorevole?

«Sono d'accordo, l'idea di piccoli centri è saggia».

Ma lei, da assessore, promuoveva la grande moschea. Perché questo salto?

«Non avevo capito: una grande moschea richiede la capacità da parte delle comunità musulmane di stare insieme. Questo è difficile. L'importante, quindi, è seguire il Prg ma non utilizzare denaro pubblico visto che la legge non lo consente».



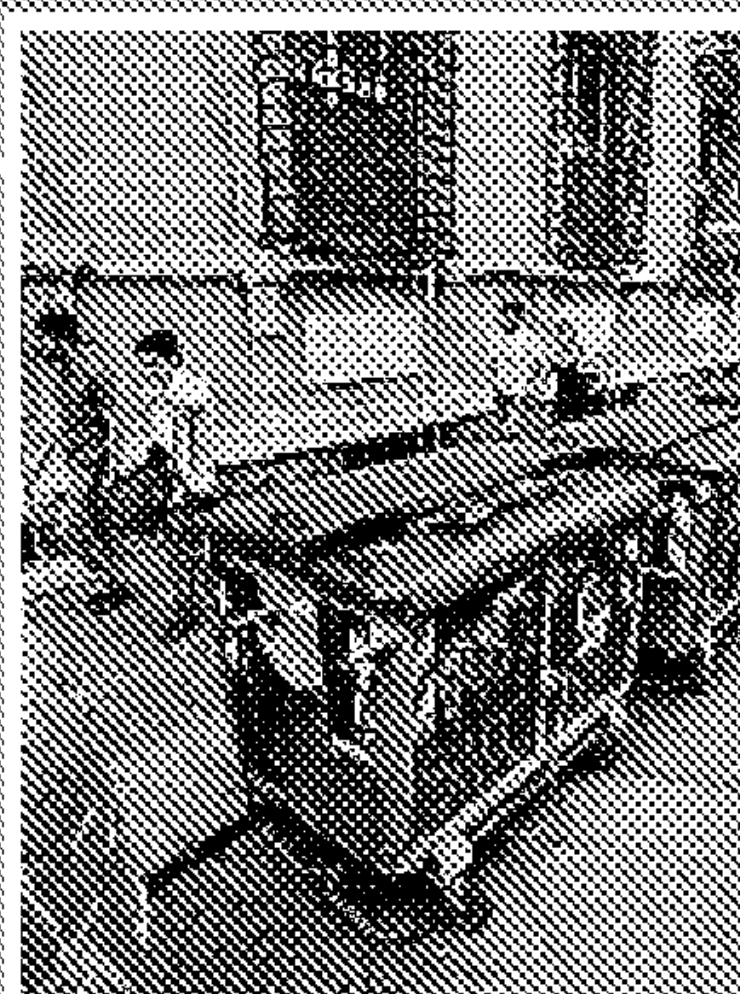
IL MOMENTO PIÙ DIFFICILE
DI QUESTI MESI? QUANDO SONO
SALITO SUL PALCO IL 2 AGOSTO





I NODI CRUCIALI RIFIUTI

«Ora partiamo con la raccolta dei cartoni con i commercianti, poi ci estenderemo. Raccolta dei rifiuti porta a porta? Non è così terribile, si chiederà solo di rispettare certi orari»



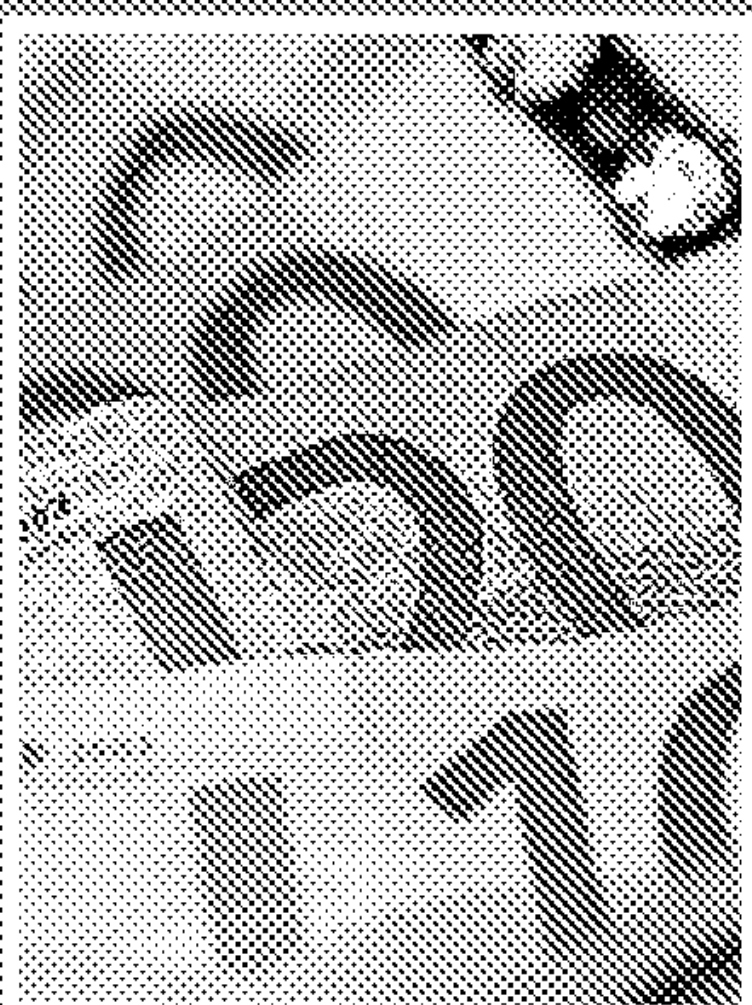
MOSCHEE

«L'idea di piccoli centri di culto è saggia. Sulla grande moschea mi ero sbagliato: richiede la capacità da parte delle comunità musulmane di stare insieme e questo per ora è difficile»



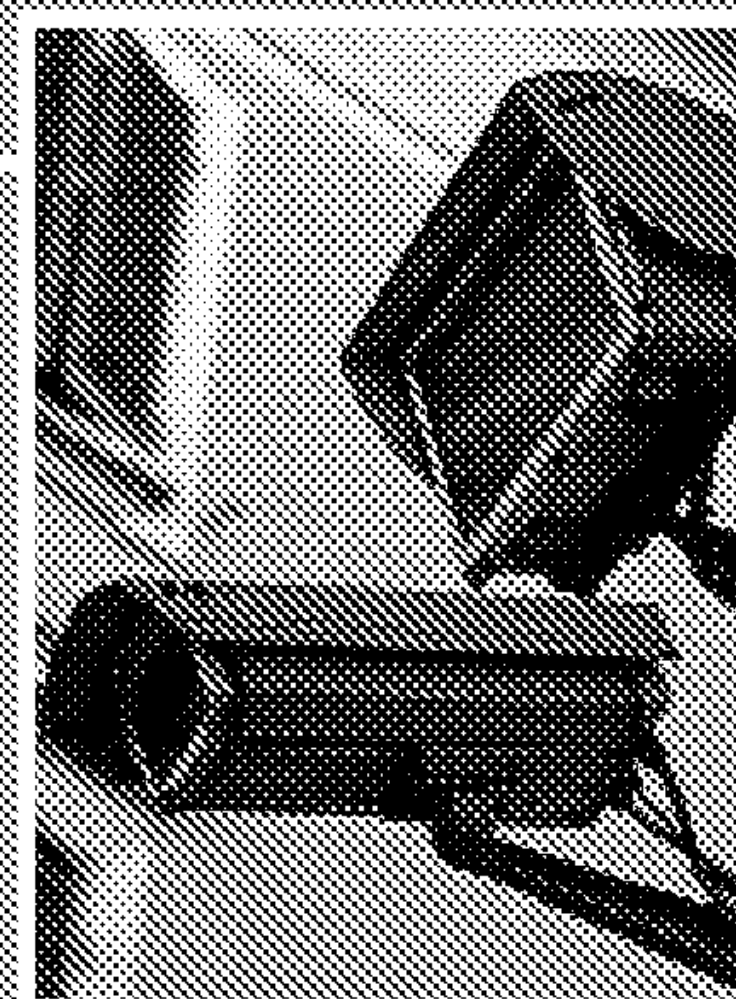
TAGLI

«Non toccherò il welfare. Ma dobbiamo avere la consapevolezza che quello che si dava per scontato fino a pochi mesi fa ora potrebbe non essere più garantito»



DELLA CITTÀ TRAFFICO

«Penso a una pedonalizzazione vera, in stile europeo: filobus, pochi bus, niente auto né motorini. E ingressi per residenti e autorizzati solo in certi orari»



CIVIS

«Siamo ancora in attesa delle decisioni della commissione ministeriale. Con Fiat abbiamo preso in esame tutte le ipotesi: dalla modifica dei mezzi alla scelta di un altro mezzo»



SONO UN SINDACO NORMALE
LAVORO PER LA MIA CITTÀ:
È QUELLO CHE VOLEVO





Il sindaco aveva annunciato il pugno di ferro, ma Natali sposa l'idea dei Verdi

Ciclisti indisciplinati, il Pd si divide «Si può permettere alle biciclette di circolare anche contromano»

Far transitare le biciclette sotto i portici è una «proposta estrema» per favorire le due ruote a Bologna. Molto più «concreta e realizzabile» è l'idea di consentire ai ciclisti di andare contromano. L'ex consigliere comunale del Pd ed ex presidente della commissione Mobilità di Palazzo D'Accursio, Paolo Natali, di fatto sottoscrive e rilancia il suggerimento formulato dai Verdi. Dalle pagine del suo blog, Natali ricorda (e rivendica) la sua proposta nel mandato scorso di far circolare le bici sotto i portici. Un'idea di cui sembra ancora convinto, nonostante l'invito del sindaco Virginio Merola a segnalare alla Polizia municipale i ciclisti indisciplinati che percorrono in sella i portici. «Comprendo bene come la cosa susciti tuttora riserve e opposizioni - ammette Natali - ma si tratta di una proposta estrema e circoscritta».

Al contrario, afferma il democratico, è «assolutamente concreta e realizzabile quella del contromano, naturalmente previa adeguata regolamentazione». Anche Natali ricorda che il contromano dei ciclisti «è già realtà concreta in molte città europee e non risulta che abbia causato un aumento

della incidentalità». L'ex consigliere comunale del Pd lancia quindi un appello all'assessore alla Mobilità, Andrea Colombo. «Sono certo che l'assessore, particolarmente esperto e sensibile a queste problematiche - manda a dire Natali - saprà dare seguito a queste azioni che a me non fu possibile portare avanti», visto lo scioglimento del Consiglio comunale nel febbraio 2010 a causa delle dimissioni del sindaco Flavio Delbono.

Più che il passaggio sotto i portici, comunque, Natali è più convinto del contromano. «Per favorire i ciclisti che usano quotidianamente la bici per raggiungere i luoghi di studio e lavoro in centro e fare sì che il loro numero aumenti - sostiene l'esponente Pd - si tratta di realizzare una ciclabilità diffusa, dando ai ciclisti stessi la facoltà di percorrere, se necessario anche in contromano, alcune strade del centro, in particolare, ma non solo, quelle interessate da interventi di pedonalizzazione e la viabilità secondaria». Del resto, ricorda Natali, «in tutto il centro storico vige il limite di velocità dei 30 chilometri all'ora».

Inoltre, segnala l'ex consigliere

«Sono certo
che l'assessore
Colombo valuterà
la proposta»

Facci (Pdl):
il regolamento
comunale
non può derogare
alla legge

comunale del Pd oggi componente dell'esecutivo provinciale, «è un'esigenza particolarmente sentita dai ciclisti poter percorrere alcune strade del centro in entrambi i sensi di marcia, naturalmente in condizioni di sicurezza per loro e per gli altri utenti della strada». In alcuni casi, ricorda Natali, «questo è reso possibile da piste dedicate, come in via Riva Reno».

Pronta la reazione del Pdl alla proposta del democratico. «Natali

chiede che sia consentito alle biciclette di circolare "contromano", quindi in violazione al Codice della strada - rileva su Facebook il vicecapogruppo in consiglio comunale, Michele Facci - Qualcuno vuole spiegare a questi signori, che pretenderebbero di essere pubblici amministratori, che, al di là dell'assurdità della proposta, nessun regolamento comunale può derogare a una norma di legge?».



Paolo Natali
Ex consigliere comunale del Pd ed ex presidente della commissione consiliare Mobilità, ora è membro dell'esecutivo provinciale del partito

Nel giorni scorsi il sindaco Virginio Merola era intervenuto su Facebook per annunciare il pugno duro contro i ciclisti indisciplinati che scorrazzano sotto i portici o percorrono le vie contromano. «Vanno redarguiti - è stato il suo appello ai cittadini - e segnalati alla polizia municipale».





P Tre mesi dal voto Pagelle alla giunta

Merola è riuscito a mantenere le prime promesse
E il suo team come si è mosso? I nostri «semafori»

di R. BENEDETTO e F. ROSANO

Tre mesi fa, nella notte, Virginio Merola diventava sindaco di Bologna. Il nono sindaco del Dopoguerra, eletto dopo una lunga parentesi di commissariamento che, dopo le dimissioni di Flavio Delbono, ha lasciato la città senza politica per un anno e mezzo. Ma qual è il primo bilancio che si può tracciare di questa amministrazione a tre mesi del voto e a una manciata di giorni dall'importante giro di boa dei primi cento giorni?

Rispetto alla attese suscitate nei mesi che hanno preceduto il voto, con una campagna elettorale tutto sommato poco entusiasmante, Merola si è mosso bene. Portando a casa in questi primi mesi le tre promesse che aveva elencato all'indomani della vittoria. Dall'eliminazione dei pass auto di accesso al centro per i politici, alla cancellazione della tassa di iscrizione per

le scuole comunali dell'infanzia introdotta dal commissario Anna Maria Cancellieri. A queste promesse, realizzate, si è affiancata anche l'introduzione della commissione di saggi chiamata a valutare i curricula degli aspiranti candidati alle poltrone delle società partecipate. Un esperimento che forse non ha funzionato come ci si attendeva, ma che rappresenta comunque un altro impegno mantenuto entro il traguardo dei primi cento giorni

di mandato. A queste scelte va aggiunto l'impegno per la realizzazione di un Asse tra le città del Nord amministrato dal centrosinistra e il pressing per arrivare alla Città metropolitana attraverso un ente di secondo livello. Una soluzione che potrebbe rappresentare l'uscita dal pantano decennale in cui è bloccata da tempo la nascita del nuovo organismo amministrativo.

Per capire qual è il bilancio dell'intera giunta a tre mesi dal voto

abbiamo deciso di ripercorre, uno per uno, i passi compiuti sin qui dai dieci compagni di strada del sindaco. Affidandoci a un semaforo, visto che è un po' presto per dare dei voti, per spiegare come sono andati nei primi due mesi e mezzo di mandato. Tra semafori verdi per chi ha già portato a casa qualche buon risultato (come Andrea Colombo e Alberto Ronchi), gialli per chi deve ancora confrontarsi con le prime vere sfide (Nadia Monti e Riccardo Malagoli).

E anche qualche semaforo rosso, per chi è rimasto più defilato sui propri temi o è inciampato proprio nelle prime realizzazioni. Convinti del fatto che è presto per dare dei giudizi definitivi, soprattutto in vista delle prove che attendono la giunta dopo l'estate. E che per tutti gli assessori, ce lo auguriamo, ci sarà tempo per dimostrare che i nostri semafori possono cambiare colore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Silvia Giannini

Vicesindaco con delega al Bilancio



Dubbi sulle nomine e sul doppio incarico

Il vero banco di prova per la vicesindaco Silvia Giannini arriverà solo dopo l'estate e non sarà una prova da poco. Chiudere un bilancio che rischia di partire con oltre cinquanta milioni di euro in meno non sarà un'impresa da poco e costringerà la vicesindaco a fare scelte difficili. Al netto della prove che ancora l'attendono, però, si può già tracciare un primo bilancio dei suoi primi ottanta giorni di lavoro. A partire dalla spinosa questione delle nomine, gestita in tandem con il primo cittadino tra qualche difficoltà. La scelta di ricorrere a un comitato dei saggi che vagliasse le nomine del Comune, garantendo sulla trasparenza delle scelte, si è infatti trasformata nelle

Al varco

L'attende l'impresa di chiudere un bilancio che partirà da -50 milioni

ultime settimane in un'arma a doppio taglio. Basta ricordare com'è andata la vicenda della nomina, poi ritirata, dell'ex portavoce dell'assessore Amelia Frascaroli nel cda dell'Istituzione sociale. Una scelta attribuita inizialmente agli stessi saggi, che invece non c'entravano niente e che, irritati, hanno preteso (e ottenuto) la pubblicazione online di tutti i curricula degli aspiranti candidati agli incarichi decisi da Palazzo d'Accursio. Ma c'è un altro incarico su cui la vicesindaco è inciampata nei primi mesi di mandato: il suo ruolo di consigliere della Cir, holding con interessi, tra gli altri, nell'energia e nella sanità privata. Un doppio ruolo forse poco conveniente per chi porta avanti un regolamento sulle nomine che va contro la cumulabilità delle cariche. Un caso chiuso dalla difesa d'ufficio del sindaco, mentre la Giannini ha preferito non dire una parola in prima persona.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Andrea Colombo

Mobilità e Trasporti



Ha le partite più toste Ma ha ben cominciato

Più che un assessorato, il suo è un fronte di guerra. Andrea Colombo, giovanissimo assessore a Mobilità e Trasporti, è probabilmente l'uomo nella posizione più scomoda della giunta Merola. È dal suo tavolo che passano alcune delle pratiche più complesse, e tortuose, con cui si sta già confrontando la giunta comunale: dal futuro del Cavis, il filobus che nessuno vuole ma che nessuno sembra disposto a fermare, al destino di infrastrutture problematiche come la metrotranvia o il People mover. Finora, comunque, l'assessore Colombo si è mosso rispettando gli impegni presi per i primi cento giorni di mandato dal sindaco Merola. Con cui

Pass e pedoni

Sui permessi si è mosso subito, sullo stop alle macchine si giocherà tutto

marcia sempre all'unisono. La prima mossa è stato il taglio dei pass auto per l'accesso al centro a politici e giornalisti, svuotando dalle macchine il cortile di Palazzo d'Accursio, a cui deve però ancora affiancarsi la promessa riduzione delle tante altre autorizzazioni concesse a enti e istituzioni della città. Poi sono arrivati alcuni provvedimenti sul fronte del trasporto pubblico, come gli abbonamenti gratuiti che verranno spediti a casa degli studenti delle scuole elementari. Per i week-end di metà settembre, invece, sono attese le prime pedonalizzazioni sperimentali della «T» Ugo Bassi-Rizzoli. Primi, prudenti, passi verso quella pedonalizzazione del centro storico che si attende dai tempi del referendum del 1984. E che Colombo deve riuscire a portare a casa entro il mandato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Due week end a piedi in settembre la giunta anticipa il centro senz'auto

Colombo: pronti per le prove generali di pedonalizzazione

SILVIA BIGNAMI

STOP alle auto nella "T" a settembre. La giunta prepara la pedonalizzazione dei week end promessa in campagna elettorale dal sindaco Virginio Merola, da collegare ad appuntamenti nazionali ed europei. Il primo stop alle auto tra via Indipendenza, via Ugo Bassi e via Rizzoli dovrebbe arrivare già nel week end 17-18 settembre. Una due giorni a piedi che inaugurerà la settimana europea della mobilità, dal 17 al 22. Ma le auto potrebbero fermarsi anche la settimana successiva, il 24 e il 25 settembre, per prolungare la grande festa per la Notte dei Ricercatori, già fissata per il 23. E allo studio ci sono altri stop, in corrispondenza di eventi fieristici e cittadini, che arrivano fino a ottobre.

Il calendario è ancora sotto l'esame della giunta e delle associazioni dei commercianti, che però si sono già riuniti prima della pausa estiva per mettere nero su bianco i fine settimana più "papabili" per le prime sperimentazioni. «Non c'è ancora nulla di definitivo, ma pensiamo di far coincidere la pedonalizzazione della "T" con alcune grandi manifestazioni. Siamo ad esempio valutando la Settimana della mobilità e la Notte dei ricercatori», spiega l'assessore al Traffico Andrea Colombo. Già illustrata dalla giunta alle associazioni di categoria nel primo summit pre-estivo, la proposta pare piacere anche ai commercianti.

«Le due date di cui ci hanno parlato, il week end del 17-18 e quello del 24-25, ci sembra vadano bene», spiega il presidente di Confesercenti Sergio Ferrari. «Ci piace in particolare - continua - l'idea di abbinare i blocchi del traffico a feste europee, per dare un respiro più ampio e per coinvolgere i bolognesi in una festa della città». Tra l'altro, aggiunge Ferrari, «noi pensiamo che oltre alla "T" si dovrebbero pedonalizzare in quei giorni anche alcune vie limitrofe, dal

Quadrilatero alla zona di via Oberdan, per dare più continuità alle iniziative».

Continua così la marcia verso la "svolta ecologica" annunciata dall'assessore Colombo. Una marcia su più fronti. Gli uffici sono infatti ancora al lavoro con l'istruttoria sui circa 75 mila pass per il centro storico che danno l'accesso a Sirio. «Su quella indagine stiamo ancora lavorando, ma direi che a settembre cominceremo a fare il punto», dice Colombo. Nel mirino, dopo la cancellazione dei permessi per politici e giornalisti, ci sono molte categorie (dai pass in dotazio-

ne alla Curia, a quelli di Palazzo Malvezzi, fino ai pass disabili, al centro tra l'altro delle indagini della Procura sui giocatori del Bologna che ne facevano uso), che potrebbero veder ridotta la loro possibilità di avere accesso alla zona a traffico limitato.

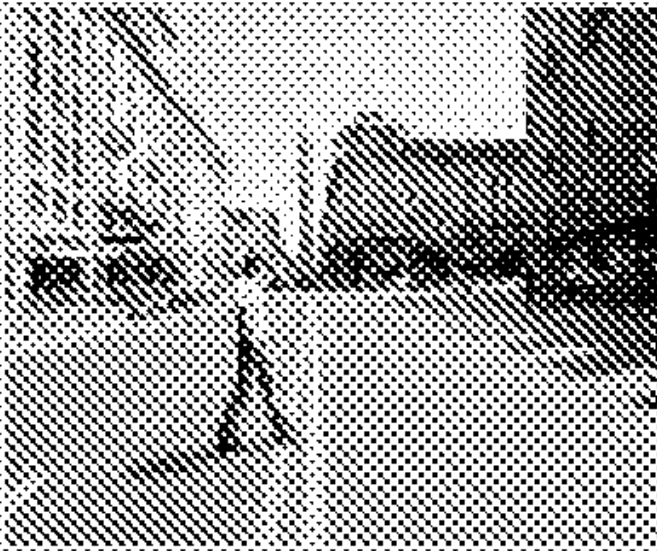
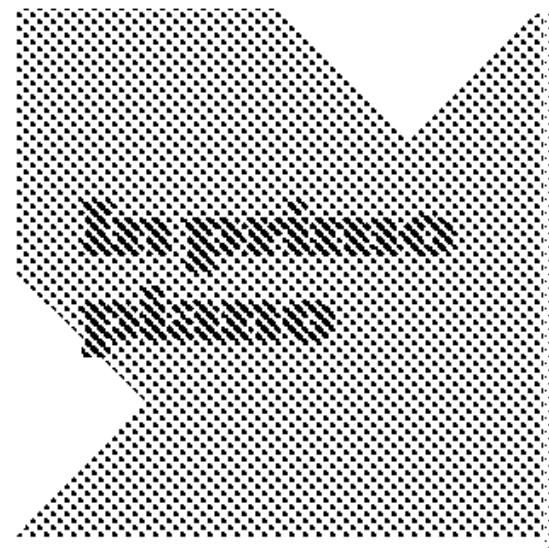
Nel frattempo, si prosegue con la riqualificazione delle piazze, avviata dal Commissario con il progetto BellaBo, e sposata dalla nuova giunta. In ottobre dovrebbe terminare il restyling di piazza Verdi, mentre da pochi giorni sono iniziati i lavori nelle piazze Minghetti e del Francia, entrambe completa-

mente pedonalizzate da auto e motorini e pronte per Natale. Partirà a settembre, infine, il percorso partecipato per la maxi-pedonalizzazione di tutta l'area che va da Piazza Aldrovandi a Palazzo Re Enzo. Un progetto che prevede il passaggio in quell'area solo di filobus e mezzi pubblici non inquinanti, già più volte annunciato dal sindaco. «Per quello - conclude Colombo - ci vuole tempo. Dobbiamo prima discutere con la città e le categorie coinvolte, poi procederemo. Come abbiamo fatto finora».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina 2





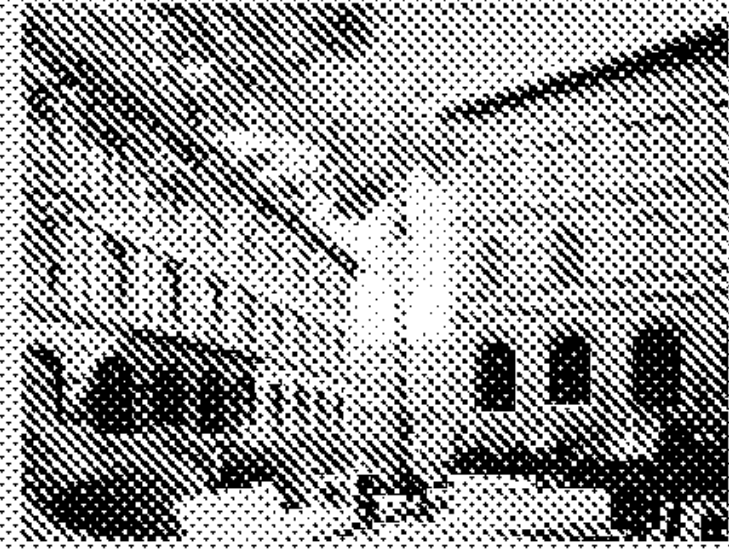
LA ZONA "T"

A settembre gli stop alle auto nella "T" del centro. I primi week end il 17 e il 24



PIAZZA VERDI

Il restyling della nuova piazza Verdi, pedonale e restaurata, terminerà a ottobre



PIAZZA MINGHETTI

Il cantiere termina a Natale. La piazza sarà off limits per auto e motorini



PIAZZA ALDROVANDI

In autunno l'istruttoria sulla pedonalizzazione che va da piazza Aldrovandi a palazzo Re Enzo

Nuova stangata sugli scooter
il "targhino" va in pensione

22

22



Due Torri «da salvare»

Il coro degli urbanisti: «Il traffico privato deve sparire»

Ora sono avvolte dalle impalcature per i (necessari) lavori di ristrutturazione, normalmente sono costrette in un crocevia trafficato dove, secondo l'assessore alla cultura Alberto Ronchi «solo per entrare si rischia la vita». Le Due Torri sono il simbolo di Bologna eppure, periodicamente qualcuno lancia l'allarme sulla loro condizione.

L'ultimo è stato, appunto, l'assessore alla cultura che, sulle pagine del nostro giornale, nel rilanciare la necessità di una politica per incentivare il turismo culturale, ha invocato per lo meno un'isola pedonale per valorizzare gli ultimi baluardi della Bologna turrita. Tutti (quasi) d'accordo, dalla direttrice regionale dei Beni Culturali Carla Di Francesco all'architetto Mario Cucinella. «Salviamo le Due Torri», è il coro unanime. Ma, si chiede l'urbanista Roberto Scannavini, per anni dirigente a Palazzo d'Accursio, «perché ancora non si è intervenuto concretamente? I progetti ci sono, forse è mancata la volontà politica».

Da quasi una decina d'anni — lo ricorda Scannavini — la Fondazione Carisbo ha pronto un progetto per la realizzazione di un'ascensore all'interno della torre degli Asinelli per accedere al primo balcone e alla cima. «Il piano era stato approvato — va avanti — sia nella fattibilità che nei costi durante la giunta Cofferati, poi è stato abbandonato». Ma sono soprattutto altri i progetti che, secondo l'urbanista, andrebbero ripescati: «In Comune giacciono piani per valorizzare le piazze, tra cui anche l'area che va da piazza della Mercanzia a piazza Rossini e vietarle almeno al trasporto privato. È vergognoso — affonda — che piazza Rossini sia usata per un parcheggio: qui la colpa è della Provincia che non ha voluto rinunciare ai posti auto». Il vero centro commerciale medievale, ribadisce il professore, è tra piazza delle Mercanzie e piazza Ravegnana «non certo piazza Maggiore. Ci sono solo due fittoni sotto il palazzo delle Mercanzie ma non servono, la gente ci parcheggia ad-

dosso». Secondo lo studioso, insomma, basterebbe mettere in atto quei progetti, «anche con poca spesa» per vivacizzare il cuore del centro storico. «I grandi viaggiatori del Settecento, quelli del "Grand Tour" la prima cosa che facevano era salire sui monumenti alti per capire la conformazione della città e il suo legame con il territorio: ogni turista deve avere questa opportunità». L'architetto Cucinella suggerisce anche «un'illuminazione ad hoc e un arredo urbano che riqualifichi soprattutto i marciapiedi» e il piccolo portico che ospita l'ingresso agli Asinelli.

E anche per la Di Francesco una pedonalizzazione del centro storico è «la priorità». «Se in centro potessero transitare solo pedoni, biciclette e mezzi pubblici si farebbe un ottimo servizio alle Due Torri, al centro storico e a tutta la città». La stessa, però, dice no all'ipotesi di un'ascensore interno all'Asinelli: «Le torri hanno una loro fragilità che va rispettata e la fatica di salire fa parte del piacere di raggiungere la vetta». «La qualità dello spazio urbano — ragiona ancora — è una delle glorie bolognesi che ora si è ap-

pannata. Il Comune può fare molto ma molto va chiesto anche ai cittadini e ai turisti: devono imparare a rispettare i luoghi, ad averne cura». Il portico buio e angusto all'ingresso delle Torri, insomma, è spesso oggetto di vandalismi che «non si possono tollerare».

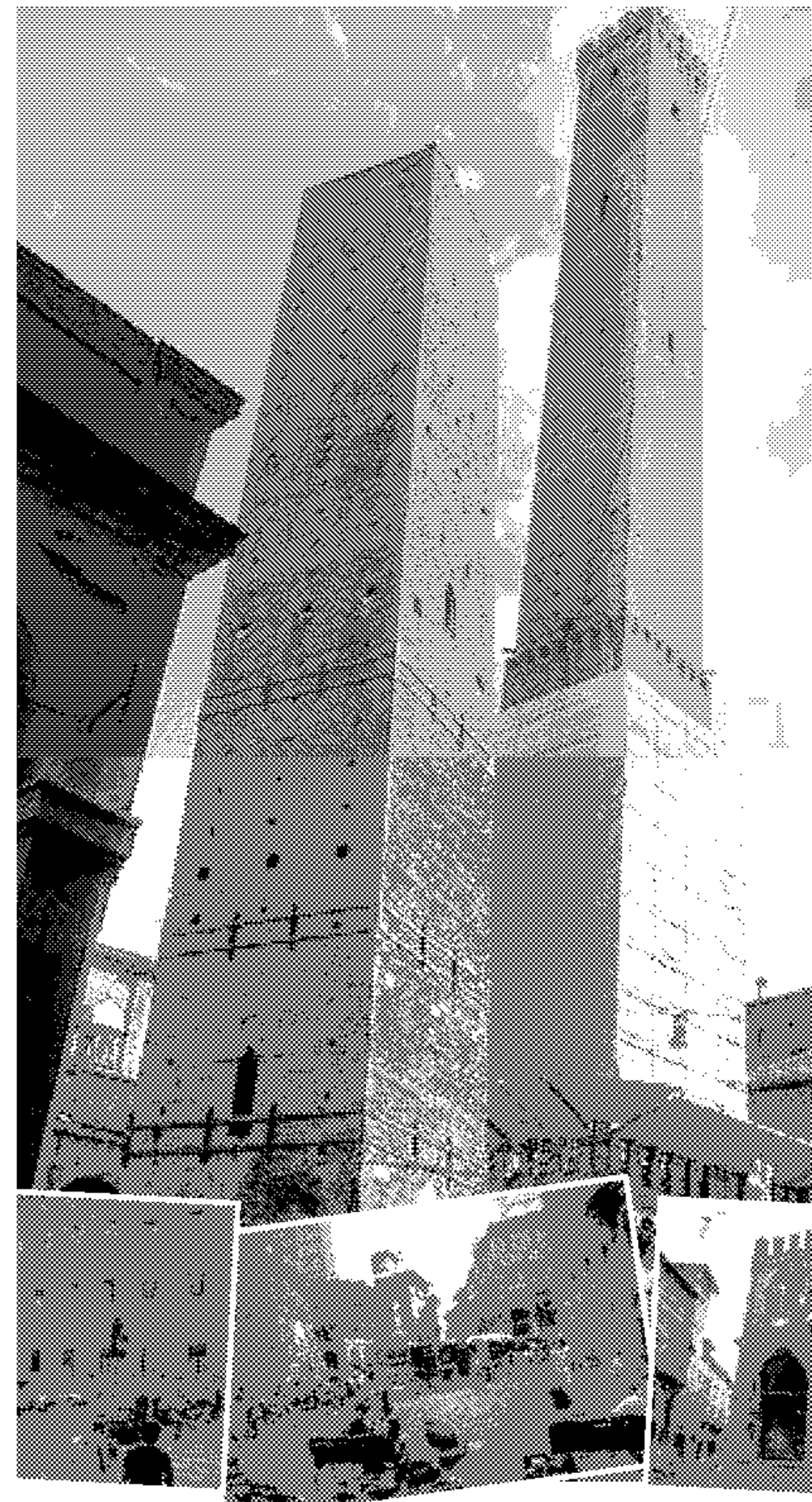
Bruno Gabrielli, infine, è il professionista che durante il mandato del commissario Anna Maria Cancellieri ha curato la salvaguardia del centro storico ed è il più scettico: «Un'isola pedonale sotto le Due Torri è infattibile: è nel bel mezzo dell'incrocio di assi stradali importanti. Si può vietare il traffico privato, questo sì, ma non certo quello pubblico e quello pubblico è comunque molto intenso. Non si sfugge». Qualche soluzione però può essere messa in cantiere: «È necessaria una sistemazione a terra, l'ampliamento dello spazio pedonale e anche un allargamento sostanzioso, di almeno 10 metri, del marciapiede di via Rizzoli».

Sullo stato dei progetti di pedonalizzazione del centro, infine, la giunta non risponde: «Saranno oggetto di un percorso partecipativo ad autunno», è laconico l'assessore alla mobilità Andrea Colombo.

Luciana Cavina

luciana.cavina@rcs.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gabrielli

L'isola pedonale non è fattibile però va ampliato il marciapiede



Scannavini

I piani ci sono già ma giacciono abbandonati



Di Francesco
Pretendiamo più educazione dai cittadini



Colombo

Affronteremo la chiusura del centro solo ad autunno

Ha detto l'assessore Alberto Ronchi

Come si fa a salire sulla Torre se per entrare si rischia la vita? Urge un'isola pedonale



Pagina 10

