



RASSEGNA STAMPA "DI NUOVO IN CENTRO"

A Febbraio 2013 la stampa locale parla di :

- Parcheggio Staveco
- Centro
- Piazza Aldrovandi
- Piazza Minghetti
- Piazza Malpighi
- T Days
- Ztl



MOBILITA' E TRASPORTI

IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA 14/02/13 Caos bus durante i T-days: 'Non si trovano le fermate'

2



Direttore Responsabile: Giovanni Morandi

Caos bus durante i T-days: «Non si trovano le fermate»

Sforza: «Troppo lontane da piazza Maggiore»

«MI SCUSI, sa dov'è finita la fermata del...?». Il sabato — giorno di T-days — molti negozi del centro diventano succursali dei punti informativi Tper. «Capita spesso gente spaesata, che ci chiede dove prendere questo o quel bus, perché durante i T-days le corse sono rivoluzionate», spiega Marco Cremonini, commerciante in via D'Azeglio pedonale. E non si tratta solo di persone anziane, più abitudinarie, «ma sono tanti anche i giovani che non si ritrovano e si lamentano».

Altro motivo di protesta è la lonta-

IN VIA D'AZEGLIO

«La gente si lamenta perché deve fare a piedi tratti molto lunghi»

nanza delle fermate dal cuore della zona dello shopping. «Molti si lamentano per essere costretti a fare a piedi tutta via Indipendenza, per arrivare a prendere l'autobus fino in via Dei Mille», commenta Pierluigi Sforza, presidente del comitato dei commercianti di via D'Azeglio pedonale.

La totale chiusura al traffico della T — vie Indipendenza, Rizzoli e Ugo Bassi — durante i fine settimana e i festivi, costringe Tper a deviare tutte le linee che attraversano il centro. Con disagi che si ripercuotono a raggiera.

ALCUNE ZONE diventano veri e propri capolinea per decine e decine di autobus. Fra queste, una delle più congestionate è piazza Cavour. «Con i T-days, il Comune ha eliminato il problema dei grandi autobus sotto le Due Torri, ma ha spostato il caos in piazza





Pierluigi
Sforza

Cavour», commenta Ilaria Giorgetti, presidente del quartiere Santo Stefano.

Non bastano, a quanto pare, le navette introdotte per mitigare l'impatto dei T-days. «La T2, per esempio — dice Sforza — ha tempi di attesa lunghi e fa un ampio giro, scoraggiando chi vuole fare un salto in centro».

ANCHE SFORZA, come molti commercianti, sposa la linea dell'Ascom. «Durante



i T-days — commenta — bisognerebbe fare circolare navette elettriche anche nella T».

Una soluzione adottata da anni in via dell'Archiginnasio, «che pure è segnalata come 'isola pedonale'. Perché non fare lo stesso nella T, che è un'area pedonale ben più estesa?».

l. o.

NAURO MONTAGUTI

«DURANTE I T-DAYS PIAZZA CAVOUR DIVENTA INVIVIBILE, CAPOLINEA INQUINATO DI CENTINAIA DI AUTOBUS»

ALBERTA TONELLI

«SONO COSTRETTA A CAMBIARE OTTO AUTOBUS PER POTER ARRIVARE UNPO' PIÙ VICINO AL POSTO DI LAVORO»

ILARIA GIORGETTI

PRESIDENTE DEL QUARTIERE SANTO STEFANO:
 «IL COMUNE HA CHIUSO LA 'T' CREANDO ALTROVE INGORGHI DI MEZZI PUBBLICI»





CRONACA

IL RESTO DEL CARLINO 16/02/13 Piazza Calderini, spariscono i parcheggi
BOLOGNA

2



Piazza Calderini, spariscono i parcheggi

Residenti in rivolta per i nuovi cantieri. Giorgetti: «Dal Comune nessun aiuto»

di SIMONE ARMINIO

TORNANO i cantieri in centro, e spariscono i posti auto. A finire sotto i ferri è questa volta piazza Calderini, caratteristico scorcio tra i palazzi a ridosso di piazza Minghetti e alle spalle di piazza Cavour.

VERRÀ CHIUSA totalmente al traffico per quattro mesi, per il rifacimento della pavimentazione e la sostituzione di parte dell'asfalto con il granito. «Un lodevole intervento di riqualificazione», precisa il presidente del quartiere Santo Stefano, Ilaria Giorgetti, che però osserva: «La lunghezza dei lavori (l'inizio è previsto il 25 febbraio, la fine il 22 giugno, ndr),

rischia dare il colpo di grazia al piano sosta in centro».

Da qui la ricerca di soluzioni alternative che, avverte Giorgetti, «sono state trovate solo per i passi carrai, mentre per i posti auto ben tre

LE PROPOSTE RESPINTE

«Attivare una convenzione con Staveco e i garages o aprire piazza San Domenico»

nostre proposte sono state bocciate senza appello e senza che palazzo D'Accursio arrivassero soluzioni alternative».

In piazza Calderini trovano oggi posto 35 strisce bianche per il parcheggio dei residenti, intervallate

da 15 passi carrai per l'accesso ai garage privati che saranno del tutto inaccessibili fino a fine giugno. «Ai loro proprietari — spiega il presidente di Quartiere — il Comune darà in cambio sette posti auto riservati (strisce gialle con l'indicazione della targa del veicolo a cui è destinato il parcheggio) in via Orfeo e altri otto in via Castiglione». E gli altri? «Vagheranno alla ricerca di un parcheggio in una zona che ne è già carente, tenuto conto degli ulteriori 15 parcheggi che si perderanno per far posto ai titolari

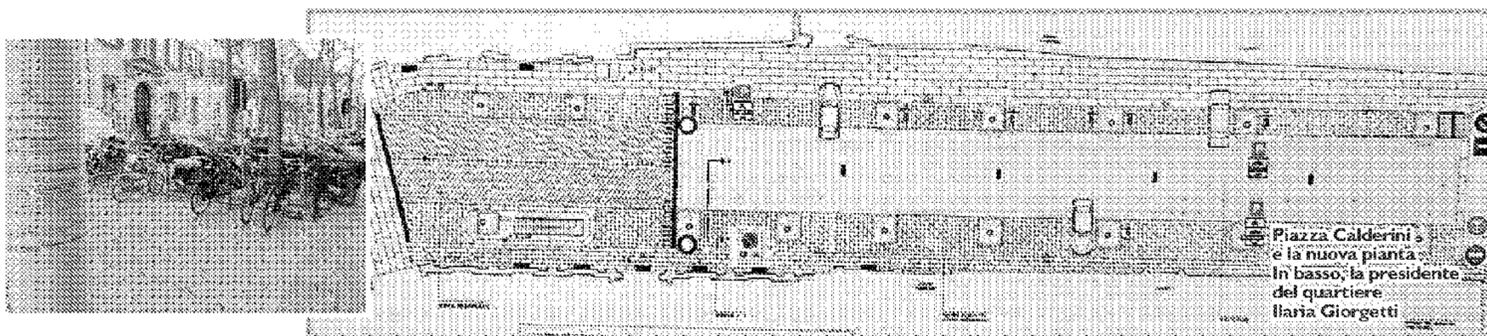
dei box auto».

PER OVVIARE al problema «avevamo formulato ben tre proposte all'assessore Colombo — denuncia Giorgetti —: riaprire temporaneamente una porzione di piazza San Domenico per permettere ai soli residenti di parcheggiare; riservare loro alcuni posti nel parcheggio Staveco o attivare una convenzione con i garage privati presenti in zona». Tutte proposte rispedito al mittente: «Piazza San Francesco è intoccabile per vincoli artistici, lo



Staveco è già in sofferenza per via dei posti resi inagibili dal terremoto e per le convenzioni non ci sono soldi».

RISULTATO: i residenti, già sul piede di guerra a ottobre, quando andarono in assemblea in Quartiere a protestare, ottenendo poi dall'assessorato ai lavori pubblici la divisione dei lavori in due *tranches* (la prima, che riguardava la potatura degli alberi e altri interventi che non comportavano la chiusura del traffico, è già terminata), minacciano ora nuove proteste. «Torneranno a bussare qui — conclude Giorgetti — ma è bene che sappiano che abbiamo fatto per tempo le nostre proposte, e che il Comune questa volta non ci ha ascoltati».



Piazza Calderini e la nuova pianta. In basso, la presidente del quartiere Ilaria Giorgetti



CRONACA

**LA REPUBBLICA
BOLOGNA**

11/02/13 Le mie citta' in un paio di stivali

2

MOBILITA' E TRASPORTI

**LA REPUBBLICA
BOLOGNA**

10/02/13 IL PARCHEGGIO IN PIAZZA

3

**Direttore Responsabile: Ezio Mauro****LETTERE
DALLA RIVIERA****ENRICO
FRANCESCHINI**

Le mie città in un paio di stivali

Da giovane, quando vivevo a Bologna, mi è sempre piaciuta piazza Aldrovandi: ci passavo davanti tutti i giorni per andare all'università, aveva un'aria genuina con le botteghe del mercato, c'erano i portici, un paio di bei caffè, le statue del presepe alla fiera di Santa Lucia, avrei voluto abitarci lì. Invece poi sono finito a New York, dove ho cambiato casa tante volte ma il posto in cui avrei voluto abitare era Soho, in particolare Mercer street, deliziosa stradina di loft, bar, gallerie d'arte e ristoranti.

E adesso che sto a Londra, se potessi, abiterei a Notting Hill, vicino al mercatino di Portobello road, magari all'angolo di Westbourne Grove. Su cui si affaccia un negozio di scarpe, prevalentemente stivali, dal design un po' vintage e dal doppio nome: Fiorentini+Baker. L'altro giorno sono entrato e ho scoperto che un filo sottile ma resistente, diciamo un filo da calzolaio, lega Notting Hill, la stradina newyorchese di Soho e piazza Aldrovandi: in tutte e tre c'è un negozio Fiorentini+Baker.

Il primo allude a Paolo Fiorentini, interior designer bolognese. La seconda è Debbie Baker, designer londinese (ma con una casa di campagna vicino a Bologna). Insieme, dieci anni fa, hanno creato un brand di calzature ispirato a solidi valori. Per riassumerli cito una frase dal loro catalogo: «Quando il potere dell'amore supererà l'amore del potere, il mondo avrà la pace» (Jimmy Hendrix). Megan Fox indossa i loro stivali in «Transformers», Helen Mirren in «La tempesta», Daniel Craig in «The girl with the dragon tattoo» (Uomini che odiano le donne).

A forza di camminare, vedete che si arriva anche fino a Hollywood, partendo da piazza Aldrovandi?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina 1

Tir vietati, spazzaneve pronti. È il giorno di Big Snow

Monti all'esame degli industriali
Il Professore: Latta, la Borsari, la Baccini, la Faccioli, le imprese
Bologna, quanto fatica per far soltanto un punto

SUPERMERCATI
CONVENIENZA
E QUALITÀ



Le nostre piazze trasformate in parcheggio

BRUNO SIMILI

FRANCAMENTE non si capisce come nessuno ci abbia mai pensato prima. In de-

cenni di discussioni sul degrado di piazza Verdi è sfuggita la soluzione che era lì a portata di mano. Per sottrarla al degrado non è certo sufficiente riqualificare la piazza con una nuova pavimentazione, nuovi arredi o altri interventi del genere. Piuttosto, come da più parti s'è detto per anni, bisogna occuparla con attività dotate di senso, limitandone la fruizione libera e spontanea (quella, appunto, che secondo molti è la causa principale dello stesso, terribile degrado urbano). Quale migliore occupazione allora di un bel parcheggio? Non un parcheggio qualsiasi, sia chiaro. Ma d'élite, disponibile solo per auto di un certo tipo, impeccabili.

Provocazioni a parte, le polemiche seguite all'utilizzo degli spazi pedonalizzati (o presunti

tali) attorno al teatro Comunale rappresentano una nuova occasione per tornare a parlare di regole. Quelle tanto odiose regole dal cui rispetto dipende in gran parte il buon vivere urbano. Accantonati gli scambi tra Comune e Questura, messi tra parentesi con un sorriso i simpatici sfottò della Rete, osservando l'immagine della piazza più temuta di Bologna viene da chiedersi in fondo in fondo che cosa ci sia di strano. Ma perché, forse non era mai successo prima? In questa città piena di occasioni culturali (nonostante il continuo lamento sul declino), il Comunale resta in gran parte una riserva per i soliti noti. Che in molti casi preferiscono spostarsi comodamente, arrivando e ripartendo sin quasi dal foyer.

SEGUE A PAGINA III

IL PARCHEGGIO IN PIAZZA

BRUNO SIMILI

(segue dalla prima di cronaca)

BUON per le compagnie di autonoleggio che possono contare su uno zoccolo duro (e benestante) di clienti. Ma la pedonalizzazione, la città vivibile e aperta, i nuovi spazi liberati dal traffico? Proprio mentre vengono resi noti dall'Arpa i nuovi, pessimi dati sulla qualità dell'aria, è difficile far finta di niente e lasciar correre. La prima della stagione d'opera in fin dei conti c'è una volta l'anno, si potrebbe dire. Eppure le reazioni sono più che comprensibili. Ma il caso esploso dopo la pubblicazione delle foto della piazza-parcheggio dovrebbe essere soprattutto lo spunto per far pensare a tutte le occasioni in cui si chiudono uno o entrambi gli occhi.

Superato il blocco delle 20 molte piazze si trasformano in parcheggi, più o meno selvaggi. Piazza Malpighi, innanzitutto, con l'Immacolata che dalla sua colonna regola il traffico e il grande platano che osserva il caos. O la bellissima piazza Aldrovandi, con il suo glorioso passato da "Forum Lignarium". E ancora, che cosa diventano le strade e gli stradoni tra Andrea Costa, Barca e Certosa se l'amato Bologna gioca in casa? Vecchia discussione da pensionati nullafacenti, quella sulla scelta del Novanta di rimettere mano al glorioso Dall'Ara anziché spostarsi fuori città. Ma il risultato è, appunto, una continua ed evidente totale assenza di regole. Auto blu a parte, è dunque una questione più generale di atteggiamento nei confronti dei divieti, tutti più o meno aggirabili, tutti più o meno flessibili. Senza prima risolvere questa contraddizione di fondo, a poco servirà prendersela con gli autisti blu e con la loro clientela.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

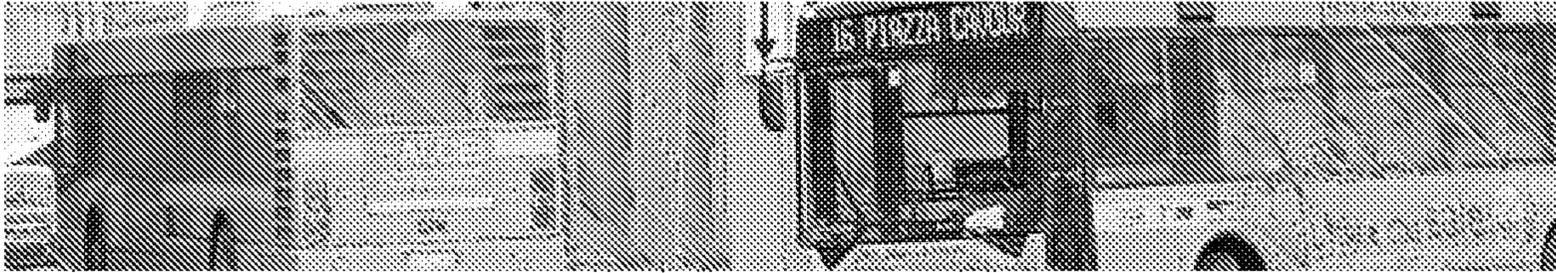




RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

MOBILITA' E TRASPORTI

IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	13/02/13	'Impossibile cambiare' Tper spiega le modifiche	2
IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	13/02/13	'Blocchi e deviazioni. Intrappolati nel traffico'	3



COME un effetto domino, la chiusura della T condiziona il trasporto pubblico di tutto il centro. E così Tper è costretta a trovare soluzioni alternative per fare correre i suoi 'bestioni' dentro i viali. Un esempio è il 20, che nei giorni feriali arriva in piazza Malpighi passando per Frassinago-Nosadella-Collegio di Spagna-Farini, andata e ritorno. Mentre durante i T-days, spiega l'azienda, per assicurare che l'autobus faccia le stesse fermate sia all'andata sia al ritorno senza rinunciare al passaggio su via Irnerio, la linea 20 cambia percorso e devia sui viali per entrare in centro da via Sant'Isaia e approdare comunque su piazza Malpighi. «Solo così si garantisce il viaggio in entrambe le direzioni», spiegano dall'azienda trasporti.

Fare passare quell'autobus su via Saragozza (interna ai viali) snaturerebbe il percorso del 20, oltre a sovraccaricare quella via che durante i weekend viene percorsa anche dalle linee 11 e 30.

**SOVRACCARICO
DI MEZZI**

«Impossibile cambiare» Tper spiega le modifiche

AGLI uffici Tper, sul problema della deviazione della linea 20, non sono arrivate segnalazioni. Così come non arrivano segnalazioni al Quartiere Saragozza sul sovraccarico di via Sant'Isaia durante i weekend: «A me non risultano problemi — dice il presidente del Quartiere, Roberto Fattori

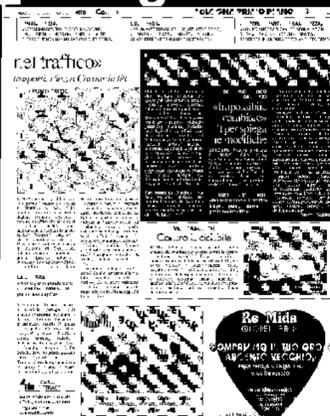
GIORGETTI (S. STEFANO)

«Molte lamentele. Il traffico è il principale problema per la nostra città»

— . Mentre segnalo che dopo tante polemiche dell'estate scorsa sui cantieri in via Andrea Costa, ora riscontriamo un traffico regolare e più sicuro».

La congestione di via Sant'Isaia si deve al fatto che durante i T-days quella strada viene attraversata da otto linee autobus in più rispetto ai giorni feriali. «Ma si deve considerare la diminuzione della frequenza delle corse», corregge l'azienda Tper. In sostanza, a un aumento delle linee non corrisponderebbe un aumento proporzionale del numero di autobus. La congestione è invece il principale problema di piazza Cavour. «Molti cittadini vengono da me per lamentarsi — spiega Ilaria Giorgetti, presidente del Santo Stefano —. Ho chiesto già tante volte all'assessore Andrea Colombo determinate modifiche, ma nessuna risposta. È certo che i T-days riscuotono pareri favorevoli e contrari. Ma il problema del trasporto pubblico è il principale nodo di questa città».

Saverio Migliari





«Blocchi e deviazioni. Intrappolati nel traffico»

I residenti di via Sant'Isaia chiedono di rivedere la mappa dei trasporti. Piazza Cavour in tilt

di SIMONE ARMINIO

AUTOBUS e blocchi del traffico per i T-days: un binomio sempre più esplosivo in città. Che «genera caos anche su quelle linee e quelle strade che non sono interessate alle pedonalizzazioni». A denunciarlo è Mauro Montaguti, presidente della Federazione bar e caffè di Ascom e titolare del bar Cavour nell'omonima piazza. Attorno a lui una serie di dipendenti e negozianti della zona, esasperati dai cambi subiti dai percorsi degli autobus durante i T-days, e in particolare della linea 20.

IL SUO percorso, illustra infatti Montaguti, normalmente attraversa via Saragozza, via Urbana e un tratto di via Farini per arrivare poi in piazza Malpighi. Tratta che «inspiegabilmente nei

weekend, per effetto del blocco, diretta sui viali per raggiungere piazza Malpighi da Sant'Isaia». Tagliando fuori dal servizio tutta la zona compresa tra via Santo Stefano, piazza Cavour, via D'Azeglio e via Farini e «lasciando a piedi gli abitanti della zona, i nostri clienti e chi come noi anche al sabato venire qui a lavorare

e per effetto della Ztl non può farlo che con l'autobus».

PROBLEMA condiviso da Alberta Tonelli, dipendente di un negozio d'abbigliamento in via Farini. «Sono costretta a cambiare otto autobus per poter arrivare un po' più vicino al posto di lavoro — racconta — ed evitare il chilometro a piedi causato da questa assurda deviazione».

Nessuno di loro, chiariscono, è contrario ai T-days. Lo ribadisce Simone Alcione, titolare di una

DISAGI

«I cambiamenti sono assurdi Per arrivare al lavoro devo camminare un chilometro»

cartoleria. «Ci sono però — ragiona — una serie di incongruenze nelle scelte di Tper che non hanno ragione di esistere e che nessuno ci spiega». Ovvero: «Se un autobus come il 20, utilzzatissimo, giunge in piazza Minghetti — osserva Luca Badioli, di Dolce&Gabbana (via Farini) — che senso ha dirottarlo?».

LINEA che sposti, problema che crei, questo l'assioma. Succede in via Irnerio, dove i residenti lamentano un aumento eccessivo degli autobus nel weekend, cui si somma il traffico che già crea al sabato il mercato della Montagnola. E succede in via Sant'Isaia, dove Rocco Petracca ha il suo negozio di materiale elettrico dal 1989: «Devo confermare che da quando sono nati i T-days, che noi non vediamo — lamenta — qui il traffico di autobus nei weekend si è moltiplicato a dismisura». Di fronte a lui l'edicolante

LA LETTERA

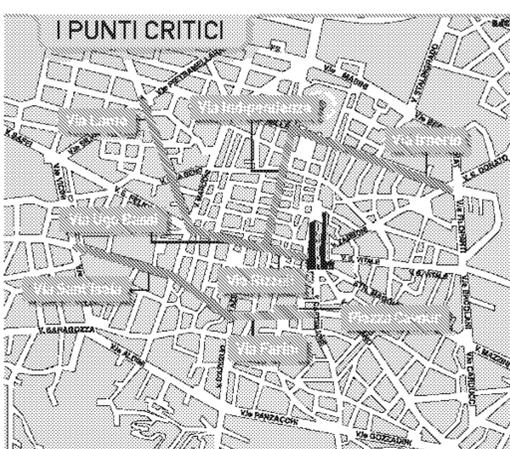
«Non è giusto penalizzare chi vive nelle zone scelte per i nuovi tragitti»

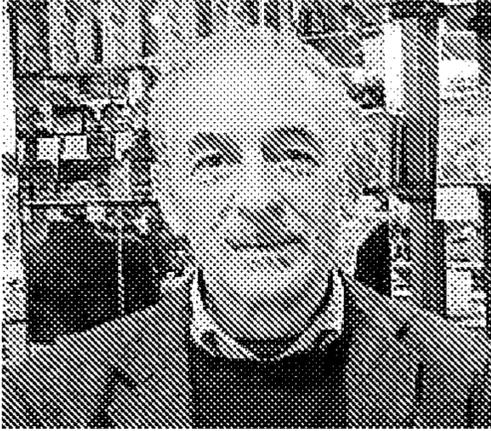
Massimiliano Musiani, che ironizza: «di là la passeggiata e di qua smog e ingorghi, per una strada stretta, che non è fatta per tutti questi mezzi pesanti». Un punto caldo è quello che Valentina Maurizzi, della pasticceria Sant'Isaia si è ritrovata tra capo e collo fuori dalla porta del suo negozio. Ovvero l'angolo, stretto, con via De Marchi, dove «in genere passano solo navette elettriche».

Tranne nei weekend, «quando da un anno il 18, linea regolare, crea continui ingorghi, perché ba-

sta una macchina fuori posto a bloccarne il passo». Generando un caos di clacson, smog e stress da traffico che i residenti, stremati, hanno riportato in una lettera indirizzata al sindaco Merola. «Il weekend del centro storico pedonale sta ricadendo negativamente su via Sant'Isaia dove vengono dirottate ben otto linee», scrivono. Chiedono di «modificare la mappa del traffico, per non penalizzare chi vive nelle zone attualmente scelte per la deviazione del traffico».

«Avevamo avuto la parola di Andrea Colombo, assessore alla viabilità — conclude Mauro Montaguti —, che ci aveva assicurato l'analisi del problema una volta riaperte le scuole. Ma ad oggi, chi lo ha sentito?».





**MAURO
MONTAGUTI**

Avevamo avuto la parola dell'assessore Colombo: alla riapertura delle scuole avrebbe affrontato il problema, ma ancora nulla



**ROCCO
PETRACCA**

Da quando sono iniziati i T-days la circolazione degli autobus si è moltiplicata a dismisura

RABBIA

Autobus in piazza Cavour: chi lavora in zona è esasperato per i cambi di percorso. In alto a sinistra traffico in via Sant'Isaia



SIMONE ALCIONE

«NON SIAMO CONTRO I T-DAYS, MA CI SONO UNA SERIE DI INCONGRUENZE NELLE SCELTE DI TPER CHE NON HANNO RAGIONE DI ESISTERE»

LUCA BADIOLI

«SE UN AUTOBUS COME IL 20, UTILIZZATISSIMO, GIUNGE GIÀ IN PIAZZA MINGHETTI DAL LUNEDÌ AL VENERDÌ CHE SENSO HA DIROTTARLO?»

CON LA NEVE

La protesta:
«Due ore al freddo per prendere il 658»

QUASI due ore al freddo per aspettare che partisse un autobus. Durante la nevicata del 17 gennaio, racconta un lettore, l'autobus numero 658 che doveva partire alle 19.50 ha subito un ritardo di 100 minuti.

«Il tutto senza che venisse data alcuna informazione tramite i pannelli — scrive l'interessato —, mentre al numero di servizio non rispondeva nessuno. E come se non bastasse ieri (lunedì; ndr) sulla stessa linea i mezzi erano sprovvisti di catene o gomme termiche».



**MASSIMILIANO
MUSIANI**

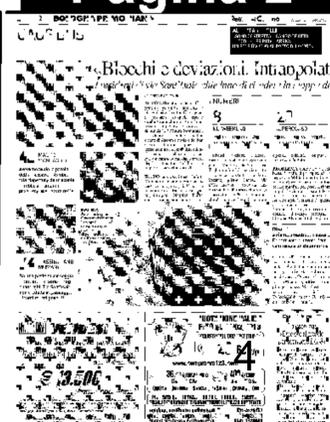
Da una parte si passeggia e dall'altra ci sono smog e ingorghi. Via Sant'Isaia non è adatta al passaggio di tanti mezzi pesanti

FATTORI (QUARTIERE SARAGOZZA)

«NON HO ANCORA RICEVUTO SEGNALAZIONI SU SANT'ISAIA. MA DICO CHE DOPO TANTE PROTESTE, IN ANDREA COSTA VA TUTTO BENE»

ALBERTA TONELLI

«SONO COSTRETTA A CAMBIARE OTTO AUTOBUS PER POTER ARRIVARE UN PO' PIÙ VICINO AL POSTO DI LAVORO»





RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

URBANISTICA, PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, AMBIENTE, ENERGIA, RIFIUTI E TURISMO

LA REPUBBLICA
BOLOGNA

19/02/13 IN PIAZZA MINGHETTI IL SEME DEL BELLO

2

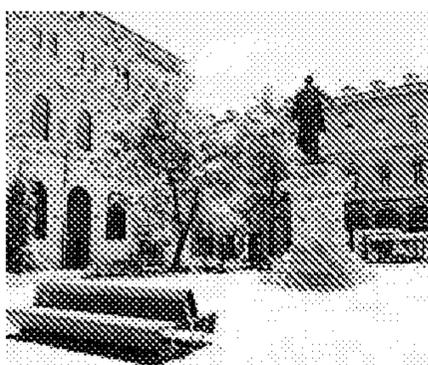


7



In piazza Minghetti il seme del bello

MARIO BOVINA



Piazza Minghetti rinnovata

PER uno che amale piante al punto da dolersi anche quando muore una lavanda in un vaso, non è facile ammettere che la “nuova” piazza Minghetti, costata l’abbattimento di un’abellissimamagnoliae diversi pruni, è bella. E ancor più è difficile ammettere che la piazza è bella, se a caldo non si è risparmiata alcuna critica né ironiasullasuarivisitazione. Eppure. È bella. Questa è la sensazione che provo ogni volta che ci passo. Non avendo le competenze architettoniche per formulare un credibile giudizio scientifico, non mi resta che il personale giudizio di passante. Da qualsiasi parte io ci arrivi, da viade’ Toschi, da viaCastiglione, da via Farini, nuove prospettive mi sorprendono. Lo sguardo, ovunque mi trovi, si sente libero di attraversarla da parte a parte, di guardare lontano. La piazza, che — prima del restyling — mi era sempre parsa un’accozzaglia poco fruibile di spazi disomogenei e angusti, un luogo non gradevole, in cui il giardino era quasi un elemento a sè stante, oggi mi appare finalmente come uno spazio unico, dotato di senso compiuto e unitarietà.

SEGUE A PAGINA V

Pagina 1

Direttore Responsabile: **Ezio Mauro**

IN PIAZZA MINGHETTI IL SEME DEL BELLO

MARIO BOVINA

(segue dalla prima di cronaca)

RISCOPRO con sorpresa, certo anche grazie alla ristrutturazione del palazzo delle Poste, l'imponenza, i fregi e i pregi dei palazzi che si affacciano sulla piazza. E dalla fermata dell'autobus si può buttare un'occhiata curiosa fin quasi in via Clavature. La nuova piazza sembra aver attribuito maggior regalità anche al vecchissimo ed enorme platano che, comunque, la sovrasta e la domina. Ed è rimasta la fontanella con l'acqua, massimo indizio di civiltà urbana. Neppure si può dire, come inizialmente avevo pensato, che la piazza respinga la socializzazione; le sue grandi panchine sono infatti molto frequentate. Prima, dovendo andare nei dintorni con la bicicletta, cercavo di evi-

tarla, oggi ci passo apposta. Certo, anche l'eliminazione del parcheggio per le automobili e le moto incide molto e in positivo sull'insieme. Che la piazza è bella, per me, non vuol dire che se si rispetta o meno i canoni stilistici e architettonici che dovrebbe rispettare, se viola o non viola l'idea originaria di quando fu realizzata; vuol dire solo che la sento, con tutti i limiti di un sentire personale, istintivamente bella e che mi piace passarci. Nella nostra città per decenni si sono costruiti quasi solo edifici brutti. E il brutto affligge, rattrista, fa ammalare l'anima. Mi sembra che, finalmente - anche se al prezzo salato dell'abbattimento di diversi alberi - sia stato piantato il seme di qualcosa di importante per tutti noi. Il seme del bello. Speriamo che attecchisca.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina 5

Il boom della moneta complementare in Emilia sta per sbarcare l'Emiro
Il sindaco di Seregno, dove il "Soviet" è diffuso in 80 aziende



IN PIAZZA MINGHETTI IL SEME DEL BELLO

3



RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

MOBILITA' E TRASPORTI

IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA 14/02/13 Caos bus durante i T-days: 'Non si trovano le fermate' 2

ECONOMIA LOCALE, ECONOMIA NAZIONALE, LAVORO

IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA 09/02/13 L'Ascom contro i T-days: 'Persi centinaia di posti di lavoro' 4

IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA 10/02/13 'Il problema T-days esiste, va ritrovato il dialogo' 6



Direttore Responsabile: Giovanni Morandi

Caos bus durante i T-days: «Non si trovano le fermate»

Sforza: «Troppo lontane da piazza Maggiore»

«MI SCUSI, sa dov'è finita la fermata del...?». Il sabato — giorno di T-days — molti negozi del centro diventano succursali dei punti informativi Tper. «Capita spesso gente spaesata, che ci chiede dove prendere questo o quel bus, perché durante i T-days le corse sono rivoluzionate», spiega Marco Cremonini, commerciante in via D'Azeglio pedonale. E non si tratta solo di persone anziane, più abitudinarie, «ma sono tanti anche i giovani che non si ritrovano e si lamentano».

Altro motivo di protesta è la lonta-

IN VIA D'AZEGLIO

«La gente si lamenta perché deve fare a piedi tratti molto lunghi»

nanza delle fermate dal cuore della zona dello shopping. «Molti si lamentano per essere costretti a fare a piedi tutta via Indipendenza, per arrivare a prendere l'autobus fino in via Dei Mille», commenta Pierluigi Sforza, presidente del comitato dei commercianti di via D'Azeglio pedonale.

La totale chiusura al traffico della T — vie Indipendenza, Rizzoli e Ugo Bassi — durante i fine settimana e i festivi, costringe Tper a deviare tutte le linee che attraversano il centro. Con disagi che si ripercuotono a raggiera.

ALCUNE ZONE diventano veri e propri capolinea per decine e decine di autobus. Fra queste, una delle più congestionate è piazza Cavour. «Con i T-days, il Comune ha eliminato il problema dei grandi autobus sotto le Due Torri, ma ha spostato il caos in piazza

**Pagina 3**



Pierluigi
Sforza

Cavour», commenta Ilaria Giorgetti, presidente del quartiere Santo Stefano.

Non bastano, a quanto pare, le navette introdotte per mitigare l'impatto dei T-days. «La T2, per esempio — dice Sforza — ha tempi di attesa lunghi e fa un ampio giro, scoraggiando chi vuole fare un salto in centro».

ANCHE SFORZA, come molti commercianti, sposa la linea dell'Ascom. «Durante



i T-days — commenta — bisognerebbe fare circolare navette elettriche anche nella T».

Una soluzione adottata da anni in via dell'Archiginnasio, «che pure è segnalata come 'isola pedonale'. Perché non fare lo stesso nella T, che è un'area pedonale ben più estesa?».

l. o.

NAURO MONTAGUTI

«DURANTE I T-DAYS PIAZZA CAVOUR DIVENTA INVIVIBILE, CAPOLINEA INQUINATO DI CENTINAIA DI AUTOBUS»

ALBERTA TONELLI

«SONO COSTRETTA A CAMBIARE OTTO AUTOBUS PER POTER ARRIVARE UNPO' PIÙ VICINO AL POSTO DI LAVORO»

ILARIA GIORGETTI

PRESIDENTE DEL QUARTIERE SANTO STEFANO:
 «IL COMUNE HA CHIUSO LA 'T' CREANDO ALTROVE INGORGHI DI MEZZI PUBBLICI»





L'Ascom contro i T-days: «Persi centinaia di posti di lavoro»

E per la prima volta in centro gli esercizi che chiudono superano le aperture. «Subito navette elettriche nella T pedonale»

di LUCA ORSI

SE NON È un *De profundis* per il commercio del centro storico, poco ci manca. Lo intona Enrico Postacchini, presidente dell'Ascom, che sgrana un rosario di numeri listati a lutto. E punta l'indice contro le pedonalizzazioni della T: Ugo Bassi-Rizzoli-Indipendenza. «Nel 2012 — calcola Postacchini — per effetto dei T-days voluti dal Comune, nel centro storico hanno perso il lavoro 344 dipendenti del commercio. E l'anno in corso non promette schiarite. Porta il segno meno anche il saldo delle attività commerciali, cioè la bilancia fra aperture e chiusure di negozi al dettaglio e pubblici esercizi (bar, pub, ristoranti, alberghi). L'anno scorso, in città, il saldo è stato pari a -186 attività. «Di queste, ben 105 all'interno del centro storico, e 81 in periferia», precisa ancora Postacchini. Si tratta di «un campanello d'allarme che preoccupa molto». Perché



a Bologna, nel commercio, le aperture avevano sempre superato le chiusure. In passato, il terziario riusciva addirittura ad assorbire lavoratori colpiti dalla crisi di altri settori.

Per questo, l'Ascom sferza il Comune, chiedendo «di correre immediatamente ai ripari». Se non

rinunciando ai T-days (questo è ormai un muro contro muro improduttivo), quantomeno «intervenendo con modifiche sostanziali». Per questo, «se la giunta si ostina» a mantenere i T-days, Postacchini chiede «l'introduzione immediata di un servizio di navette elettriche che percorrano corsie



I FONDI

«I minibus finanziati con gli introiti della tassa di soggiorno»

preferenziali» sulle strade pedonalizzate nei T-days.

LA CRISI continua a mordere (l'anno scorso, 1.051 lavoratori del commercio hanno fatto ricorso alla cassa integrazione o a contratti di solidarietà), e il Comune «dovrebbe ascoltare le proposte

ANDREA COLOMBO (ASSESSORE)

«I T-DAYS NON SONO PIÙ UN EVENTO: ORMAI SONO DIVENTATI PARTE DEL RITMO DELLA CITTÀ, CHE NEI WEEK END DIVENTA PIÙ LENTO»





I NUMERI

344

DIPENDENTI

Hanno perso il lavoro nel 2012 all'interno del centro storico «per colpa dei T-days»

che possono migliorare l'accessibilità al più grande centro commerciale naturale della regione, afferma Postacchini.

Navette elettriche circolano già per le strade della città e sono di proprietà di cooperative di trasporto. «Si tratta di sedersi intorno a un tavolo e definire costi di esercizio e modalità di servizio», commenta il presidente Ascom. Le risorse, pur in tempo di *spending review* nei bilanci, «non dovrebbero mancare al Comune, che nel 2013 introiterà circa tre milioni di euro dalla tassa di soggiorno».

Preoccupa anche «la mancata pianificazione» dell'offerta commerciale nel centro. In molte strade, al mix di negozi di vicinato «si stanno sostituendo garage o attivi-

-105

ATTIVITÀ

È il saldo negativo fra esercizi aperti e chiusi nel 2012 all'interno del centro storico

tà di un unico tipo, di solito piccoli alimentari e ortofrutta, gestiti da operatori stranieri». Questi ultimi rappresentano un terzo delle nuove aperture.

Si cominci, dunque, con le navette

3

MILIONI

È l'ammontare stimato per il 2013 degli introiti dall'applicazione della tassa di soggiorno

te elettriche, chiede l'Ascom. «Ma subito», avverte Postacchini. Perché «la città non può permettersi di aspettare il filobus che, se va bene fra tre anni, sostituirà il Civis».

DOVE E QUANDO

TUTTI I FINE SETTIMANA E I FESTIVI (ORE 8-22)
 DALLE VIE INDIPENDENZA, UGO BASSI E RIZZOLI
 SONO BANDITE AUTO, MOTO E MEZZI PUBBLICI

GILBERTO GOZZI (ABBIGLIAMENTO)

«SE SI VA AVANTI COSÌ I BOLOGNESI E I TURISTI
 SI ABITUERANNO A NON VENIRE IN CENTRO
 ANCHE DURANTE LA SETTIMANA»

FEDERICA GAMBINI (OTTICO)

«PER FORTUNA NON HO IMPIEGATI,
 ALTRIMENTI ANCHE IO LI AVREI DOVUTI
 LASCIARE SENZA LAVORO»



Enrico Postacchini





CRITICO
 Il presidente
 della Direzione
 provinciale Pd
 suggerisce di «riaprire
 la T almeno
 il sabato mattina»

«I NUMERI parlano chiaro: il problema c'è e va risolto insieme». Piergiorgio Licciardello, presidente della Direzione provinciale del Pd che lavora anche nel campo della consulenza e dei servizi alla grande distribuzione, inclusa quella del centro, spezza una lancia in favore dell'Ascom e dei dati «allarmanti» diffusi nei giorni scorsi sull'occupazione nei negozi del centro storico.

Commercio e T-days sono davvero inconciliabili?

«Continuo a pensare che esista un problema di raggiungibilità del centro per alcune categorie di utenti che si riflette sul commercio. E' un fatto evidente, soprattutto sui piccoli negozi al dettaglio e sul Quadrilatero, che hanno una clientela prevalentemente anziana».

Le navette elettriche nelle preferenziali potrebbero essere

**PIERGIORGIO
 LICCIARDELLO (PD)**

«Il problema T-days esiste, va ritrovato il dialogo»

una soluzione?

«Sono una buona idea, ma il servizio andrebbe dimensionato su utenza e costi. Di certo non potrà mai sostituire del tutto il traffico di autobus. Il problema più grande è però normativo: aprire la T alle navette elettriche, seppure in linea con i principi dei T-days, vorrebbe dire ammettere l'accesso di altri mezzi come i taxi e le

auto con contrassegno disabili. L'assessore Colombo aveva già sollevato questo problema».

Che alternative ci sono per salvare il commercio del centro?

«Prima di tutto Ascom e la Giunta devono ritrovare il dialogo, perché il problema di un centro che si svuota è reale. Come dimostrano anche dati del Comune, per la prima volta anche la popolazione residente in centro è in calo. Con i T-days il dado della valorizzazione è stato lanciato, dopo anni di vuoto, ma bisogna trovare un'intesa tra le parti per continuare il lavoro iniziato. Un primo passo avanti, che non snaturerebbe il progetto, ma sarebbe di aiuto alle categorie in difficoltà, potrebbe essere l'apertura della T ai mezzi il sabato mattina, dove si concentrano gli acquisti del Quadrilatero».

v. m.





RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

ECONOMIA LOCALE, ECONOMIA NAZIONALE, LAVORO

IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	11/02/13	Traffico, pulizia e calo di vendite I nodi irrisolti del centro storico	2
---	----------	---	---



Direttore Responsabile: Giovanni Morandi

Traffico, pulizia e calo di vendite I nodi irrisolti del centro storico

L'assessore Monti all'Ascom: «I licenziamenti non sono colpa dei T-days»

di LUCA ORSI

IL SETTORE del commercio è in fibrillazione. Nel centro storico, l'Ascom conta i caduti: dipendenti licenziati e serrande chiuse. La crisi, certo. Ma, in centro, l'indice è puntato contro le politiche della mobilità del Comune, T-days in testa. «A colpi di divieti, il centro muore», si allarma Enrico Postacchini, numero uno dei commercianti dell'Ascom. In Confercenti c'è la stessa paura.

Nadia Monti, assessore comunale al commercio, non ci sta. Trova «scorretto attribuire i dati della disoccupazione ai T-days». Durante i quali, sottolinea, «le presenze in centro aumentano». Il calo dei consumi,

afferma, «è causato dalla mancanza di liquidità delle famiglie». E «come soffrono i cittadini, soffrono i negozi».

LA MONTI ricorda i dati in flessione in tutte le categorie del commercio, «fatta eccezione dei discount». Eppure, afferma, a Bologna «il calo delle imprese è contenuto al -0,4%, contro il -0,7% del-

INFEONO

«Nuova segnaletica per turismo e commercio. Sosteniamo le imprese»

la provincia». (Il comparto alloggi e ristorazione va in controtendenza, con il +3%).

«**A CHI** imputare i forti cali fuori città, dove non ci sono i T-days?», chiede la Monti. «Davvero si pensa che senza il piano pedonalità e i T-days l'impatto della crisi, che ha causato il peggiore calo dei consumi dal dopoguerra, sarebbe stato minore?».

Il Comune, assicura l'assessore, «sta facendo il possibile» per sostenere le imprese. La tassa di soggiorno (tre milioni stimati per il 2013) servirà anche a finanziare

iniziative per il rilancio della città e del centro storico, quindi del turismo e del commercio.

«**PARLIAMO** di eventi — spiega — e del lancio nel mondo di un vero e proprio *city brand*, un marchio Bologna; di *Bologna welcome*, il primo portale turistico istituzionale che la città abbia avuto, della riqualificazione e della pulizia di parti del centro», dal Quadrilatero all'ex ghetto ebraico, all'area universitaria.

Per migliorare l'utilizzo del centro storico da parte dei turisti, spiega la Monti, «stiamo lavorando a una nuova segnaletica turistico-commerciale». Servirà anche a

Pagina 3





mettere un po' d'ordine fra le centinaia di scritte e cartelli che affollano le strade del centro.

LA MONTI difende l'azione della giunta Merola. E allarga lo sguardo oltre il tema della mobilità. «Penso al nuovo regolamento dei *dehors*, che ha messo fine ad anni di conflittualità fra Comune ed esercenti». O ancora, «la *family card*, sostegno alle famiglie e ai lavoratori colpiti dalla crisi, realizzata in collaborazione con il mondo economico e culturale della città».

Molti problemi restano sul tavolo. «Il nostro impegno per risolverli c'è tutto — assicura la Monti —. Ma la soluzione sarà più rapida se lavoreremo tutti in sintonia, con in testa un unico obiettivo: il bene di Bologna e dei bolognesi».

HANNO DETTO

Patrizia Gabellini

«Bologna è una delle città più sporche che si possano vedere in giro. A ben guardare si trova sporco annidato ovunque»

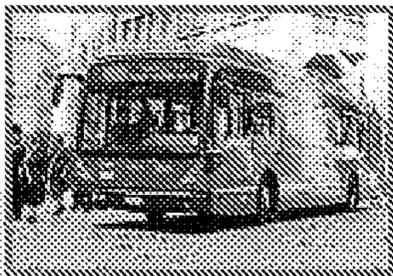
Andrea Colombo

«I T-days sono diventati parte del ritmo della nostra città, che nel fine settimana diventa più lento, a favore dei pedoni»

I PROBLEMI SUL TAPPETO

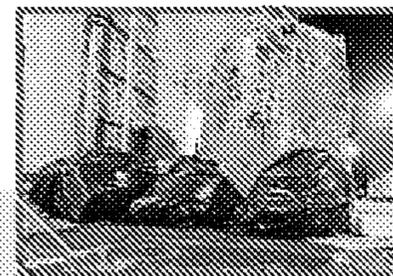
Navette elettriche

L'Ascom chiede che vengano fatte circolare anche nella T



Scarsa pulizia

Strade e portici del centro sono sporchi: una pessima pubblicità per la città



Graffiti fuori controllo

Dopo tanti proclami, il Comune sembra essersi arreso al vandalismo grafico



I DATI

NEL 2012, SECONDO L'ASCOM, L'EFFETTO T-DAYS HA CAUSATO LA PERDITA DI 344 POSTI DI LAVORO NEI NEGOZI DEL CENTRO



FIDUCIOSA
L'assessore comunale Nadia Monti, al centro, i T-days di questo fine settimana





NORMATIVE PER GLI ENTI LOCALI, NOTIZIE DAL NAZIONALE

IL RESTO DEL CARLINO 28/02/13 'La Ztl non fa danni, bus e parcheggi ci sono'
BOLOGNA

2



«La Ztl non fa danni, bus e parcheggi ci sono»

L'assessore Colombo spiega la rivoluzione in zona Palasport

OVVIAMENTE la Ztl in zona Palasport sarà allargata. Come annunciato. Secondo l'assessore alla Mobilità Andrea Colombo infatti, «le condizioni di sostenibilità ci sono tutte ed il provvedimento non può rappresentare un danno per i residenti ed il tessuto commerciale delle strade del quartiere Porto interessate». Lo ha ripetuto ieri prima in Commissione e poi, la sera, nel consiglio del Quartiere aperto ai cittadini. «Parliamo della zona della città forse più servita sia dal trasporto pubblico che dai servizi di sosta», sottolinea Colombo. Tra le varie linee, l'assessore calcola che passi un autobus ogni minuto o minuto e mezzo e, per la sosta, c'è il parcheggio Manifattura che mette a disposizione 550 posti «ma è occupato al 15%, quindi risulta ampiamente sottoutilizzato» pur offrendo prezzi più bassi rispetto alle strisce blu.

INOLTRE, anche con la Ztl potranno entrare gli scooter interessati dalle attività professionali, ricorda Colombo, così come non sarà impedito l'accesso dei mezzi per il carico e scarico.



co. L'estensione della Ztl, poi, verrà affiancata da interventi di arredo urbano, un «maggiore presidio del territorio — promette Colombo — anche con i vigili di quartiere», oltre a misure di «presidio sociale» nelle aree verdi e iniziative di animazione. «E' un'equazione superata dalla storia — prosegue deciso — quella secondo cui più traffico equivale a più attività economica» e cita i dati 2012 relativi agli spicchi di centro storico del quartiere San Vitale (dove la Ztl è già attiva) e proprio del quartiere Porto (senza Ztl): nel primo caso si sono registrate 196 aperture di attività e 156 chiusure (+40), nel secondo 239 aperture e 209 chiusure (+30). Per l'amministrazione, infine, estendere la Ztl in quella zo-

IL QUARTIERE PORTO

La presidente: «Il progetto è già stato approvato nel 2007 Non è affatto in discussione»

na sarebbe importante: sui circa 40.000 accessi in Ztl ogni giorno, 8.000 passano proprio da via Riva Reno e dunque si tratta di una «quota di traffico non irrilevante». Il Quartiere, intanto, attende di visionare un «progetto complessivo» sulla riqualificazione della zona, spiega il vicepresidente Bruno Alampi, «quando arriverà ci sarà un pronunciamento del Consi-



glio, pur essendo il Quartiere favorevole di massima all'intervento perché l'obiettivo è liberare i residenti. Sono loro che spesso ci dicono di non poter uscire di casa perché non riescono più a parcheggiare, essendo invasi dalle auto».

DA PARTE sua, la presidente del Quartiere Elena Leti ricorda che «il provvedimento sull'ampliamento della Ztl non è in discussione perché è già stato approvato nel 2007 sia in consiglio di quartiere che in Consiglio comunale, ma non era ancora stato attuato. Mi rendo però disponibile a collaborare con i cittadini, i comitati e le associazioni per un rilancio complessivo della zona. C'è la volontà del Quartiere nel costruire un tavolo comune che abbinò la pedonalizzazione dell'area a una riqualificazione urbanistica e architettonica dell'intera zona. Un progetto che lavori dunque per l'arredo urbano, per l'illuminazione e per aumentare il verde».