



RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

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

IL DOMANI - 03/01/12 'Situazione drammatica, serve una svolta' 3
L'INFORMAZIONE DI
BOLOGNA

ECONOMIA LOCALE, ECONOMIA NAZIONALE, LAVORO

CORRIERE DI BOLOGNA 05/01/12 "Ma una citta' piu' aperta si valorizzerebbe meglio" 4

POLITICA LOCALE

IL DOMANI - 13/01/12 Il Pd boccia il blocco totale del traffico dei 'grillini' 5
L'INFORMAZIONE DI
BOLOGNA

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

UNITA' 14/01/12 Milano, la battaglia contro lo smog e' una lotta di classe 6

ECONOMIA LOCALE, ECONOMIA NAZIONALE, LAVORO

IL RESTO DEL CARLINO 17/01/12 'La pedonalizzazione non passera' Il fronte del no accende i 8
BOLOGNA motori

CULTURA E SPETTACOLI

CORRIERE DELLA SERA 24/01/12 Quelle due torri da onorare nell'ex Manhattan del medioevo 10

CORRIERE DELLA SERA 24/01/12 E dopo le tempeste giovanili la mia citta' riscopre la quiete 11

PRIMA PAGINA

CORRIERE DI BOLOGNA 25/01/12 Prima pagina: Centro pedonale, ora si parte E lo smog e' 13
fuori controllo

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

CORRIERE DI BOLOGNA 25/01/12 Centro pedonale, ora si parte, Il restyling in zona 14
universitaria

LA REPUBBLICA 25/01/12 Pedonalizzazioni, dall'ateneo 450mila euro 15
BOLOGNA



RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

POLITICHE SOCIALI

LA REPUBBLICA BOLOGNA	25/01/12	La Consulta per l'handicap 'Impossibile andare in centro'	16
----------------------------------	----------	---	----

CRONACA

CITY BOLOGNA	25/01/12	Pedonalizzazione, domani si parte	17
---------------------	----------	-----------------------------------	----

POLITICA LOCALE

UNITA' EDIZIONE BOLOGNA	27/01/12	Bonus ai consiglieri Pdl	18
------------------------------------	----------	--------------------------	----

POLITICHE SOCIALI

CORRIERE DI BOLOGNA	28/01/12	La citta' asimmetrica	19
----------------------------	----------	-----------------------	----



«Situazione drammatica, serve una svolta»

Bortolini (Verdi): «Avanti con le pedonalizzazioni e un nuovo piano del traffico urbano»

di Vincenzo Barreca

Avanti con le pedonalizzazioni, un nuovo piano di traffico urbano, una svolta culturale da condividere anche con i commercianti. Il bilancio ambientale del 2011, per il presidente dei Verdi Bologna Filippo Bortolini, è «drammatico».

La situazione ambientale «è pessima, permangono criticità come gli sforamenti delle Pm 10 che invece di diminuire aumentano».

Un anno difficile, è dopo pochi giorni del 2012 siamo già al blocco del traffico.

«Sappiamo che non è la panacea di tutti i mali. Piuttosto i blocchi potrebbe ispirarsi al modello di Milano: dopo due o tre sforamenti consecutivi si mettono in atto i blocchi. Deve essere un intervento tempestivo, immediato. All'emergenza si risponde con interventi di emergenza».

Il Comune ha promesso la svolta ecologica. Sta funzionando?

I blocchi del traffico

«Bisogna seguire il modello milanese: dopo due sforamenti consecutivi scatta l'intervento»

I commercianti

«Lavoriamo insieme ma Ascom non parli di nuovi parcheggi: quelli esistenti sono vuoti»

«Ci sono stati alcuni scivoloni, dal via libera al Passante nord alla mancata istruttoria pubblica sul People mover, che ha avrà un impatto ambientale considerevole. Poi non è stato gestita bene la riqualificazione di Piazza Minghetti, ma bisogna anche sottolineare le

cose buone fatte dall'amministrazione».

Quali?

«La cosa più importante è il programma di pedonalizzazioni, che

oltre a promuovere l'utilizzo dei mezzi pubblici avvia un percorso culturale importante. Ovviamente c'è

bisogno di tempo e sarebbe sbagliato dare valutazioni secondo cui pedonalizzazioni uguale meno sforamenti. Semmai, come

avviene nella Ztl, limiteranno emissioni di benzene e ozono».

Non c'è vera pedonalità senza mobilità sostenibile. Bologna è pronta a coniugare le due priorità? Aprile è molto vicino...

«Serve una cabina di regia

che integri tutti gli aspetti del traffico urbano. C'è bisogno di un nuovo piano, mettendo mano al Pgtu perché bisogna recepire le novità: quindi il servizio ferroviario, i filobus, considerare il nuovo distretto della Bolognina e il Lazzaretto. Per ora credo sia giusto partire

con la chiusura della T e la deviazione di alcune linee dei bus».

Per la Cerchia del Mille, quindi, servirà più tempo.

«Il piano complessivo è molto articolato, ma nel giro di un anno può essere realizzato».

Ascom la mente mancanza di parcheggi.

«Su questo argomento ho il dente avvelenato: i parcheggi esistenti sono quasi sempre vuoti. Il discorso dei due tempi, cioè "prima fai i parcheggi poi le pedonalizzazioni" è un falso problema. Possiamo semmai discu-

tere di potenziamento di navette elettriche di servizio, oppure costituire un vero parco mezzi di riscio, come propone l'assessore Frascaroli».

Taxi, mezzi pubblici, sosta: andare in centro diventa costoso. Serve una riduzione delle tariffe?

«Andare in centro in macchina è costoso ed è giusto che sia così, perché incide sulle spese dell'amministrazione come manutenzione e ambiente. Ma non è il prezzo della sosta che tiene lontano dal centro, è il concetto che i cittadini vogliono parcheggiare a un metro dalla destinazione».

Tra gli ostacoli, l'opposizione dei commercianti alla pedonalizzazione. C'è modo di trovare punti comuni?

«Dobbiamo lavorare insieme, senza dubbio, ma bisogna capire che la situazione della qualità dell'aria è drammatica, che il problema va affrontato concretamente. Non si possono più fare i discorsi di una volta, è il momento di cambiare, come già sta avvenendo in tutto il mondo, dove i commercianti sono i primi a sposare il potenziamento del servizio pubblico e le aree pedonali. Quindi, se ci sono state delle incomprensioni, adesso è il momento di superarle».

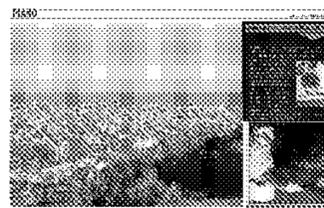


DOMANI BLOCCO DALLE 8.30 ALLE 18.30

Il divieto di circolazione, come sempre, avrà validità dalle 8.30 alle 18.30 e riguarderà tutti i veicoli più inquinanti. Possono circolare: i veicoli euro 4 ed euro 5, i diesel euro 3 dotati di filtro antiparticolato al momento dell'immatricolazione, gli autocarri (N1, N2, N3) ed i veicoli destinati al trasporto di persone aventi più di otto posti a sedere (M2, M3) omologati euro 3, i diesel omologati euro 4 su cui sia stato installato successivamente all'immatricolazione un filtro antiparticolato, i ciclomotori e motoveicoli euro 2 ed euro 3.



Pagina 5



«Situazione drammatica, serve una svolta»





Visto dalla Fiera Il presidente: «I no a priori non servono a nulla»

«Ma una città più aperta si valorizzerebbe meglio»

Campagnoli: «Così si crea più occupazione»

Duccio Campagnoli, presidente di BolognaFiere, partiamo dalla novità di questi giorni. La liberalizzazione degli orari per gli esercizi commerciali decisa dal governo ha già creato due fronti: favorevoli e contrari. Lei da che parte sta?

«Liberalizzare è la mossa giusta. Lo dico da presidente della Fiera: gli orari liberi sono un ulteriore elemento di attrazione e di valorizzazione della città. I nostri visitatori saranno più invogliati ad andare in centro. Ovviamente bisogna considerare questa riforma da varie prospettive».

Che cosa intende?

«Bisogna rispettare le preoccupazioni dei sindacati e dei piccoli commercianti e discuterne con loro. Io sono però convinto che con gli orari liberi si possa creare nuova occupazione, e mi auguro non precaria ma a tempo indeterminato».

Il fronte dei contrari è però agguerrito. La Regione ipotizza un ricorso alla Corte costituzionale...

«I no a priori non risolvono nulla e non rispondono alla domanda di occupazione. Ricordo quando, alla fine degli anni 90, da assessore regionale al Commercio, fui tra i primi a liberalizzare le aperture dei negozi nelle località turistiche. Ci fu un coro di no. Eppure ora sarebbe impensabile tornare indietro».

La faccenda coinvolgerà — più o meno direttamente — vari attori istituzionali, compreso il Comune. Lei, che è diventato presidente della Fiera quest'estate, cosa pensa dell'operato della giunta Merola?

«Ho visto un impegno molto forte sul marketing territoriale».

Che cosa chiede al sindaco?

«Un collegamento veloce aeroporto-stazione-Fiera».

L'apertura dei cantieri del People Mover è però slittata. Lei è favorevole alla monorotaia aeroporto-stazione?

«Ribadisco: serve un collegamento veloce su quella tratta. Si può discutere se realiz-

zarlo con il People Mover o con il Servizio ferroviario metropolitano. Per ora ritengo un risultato importante la riconversione dei fondi del metrò sul Sfm».

La giunta punta molto sulla pedonalizzazione del centro...

«Una scelta importante. Ma accanto alla pedonalizzazione ci vuole un nuovo e complesso

sistema di mobilità. Servono soluzioni concrete».

Negli ultimi anni la politica ha difettato di concretezza?

«A Bologna credo proprio di sì. Ora è il momento di concentrarsi su progetti significativi: il tecnopolo, la Fiera, un sistema efficiente di mobilità. A Merola chiedo di unire le forze fondamentali presenti

in città per questi obiettivi».

Quale volto intende dare alla Fiera nei prossimi anni?

«Vorrei puntare sull'innovazione industriale, sui grandi distretti produttivi e sui servizi avanzati per le città. E mi piacerebbe lavorare sull'identità culturale del nostro territorio».

Rimane il nodo della concorrenza con gli altri poli. A

inizio mandato, Merola auspicò un'alleanza con Milano e Torino che passasse anche dai collegamenti fieristici. Cosa ne pensa?

«Milano ha già un ruolo fondamentale: dovrà realizzare bene l'Expò 2015 nell'interesse di tutta l'Italia. Sarebbe bello se l'amministrazione milanese chiamasse Bologna a collaborare. Lancio anche un appello al ministro per lo Sviluppo economico Corrado Passera».

Quale?

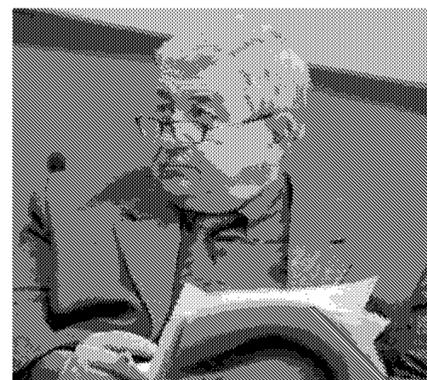
«Chiedo al governo di lavorare sul ruolo delle grandi infrastrutture fieristiche, puntando sulla specializzazione e superando alcune vecchie incrostazioni. Solo così si potrà discutere di alleanze tra città».

Cosa si aspetta dal 2012?

«Difficile rispondere. Stiamo preparando Artefiera e si avverte una certa preoccupazione dovuta alla crisi. Sarà un anno difficile ma non dobbiamo farci scoraggiare».

Pierpaolo Velonà

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Appello a Passera

“Milano realizzi bene l'Expo nell'interesse di tutto il paese. Sarebbe bello se chiamasse Bologna a collaborare. Mi rivolgo al ministro dello Sviluppo economico

Ha detto

Richieste al sindaco

“Ho visto grande impegno sul marketing territoriale. Cosa vorrei? Un collegamento tra la fiera e la stazione: discutiamo pure se People mover allungato o Sfm. Ma facciamolo





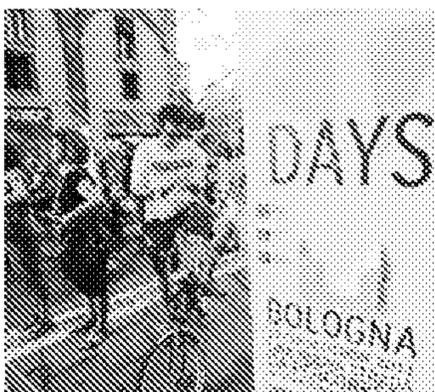
Tramonta l'idea del centro a piedi e dei bus gratis perché «ci sono i T-days»

Il Pd bocchia il blocco totale del traffico dei "grillini"

Il Pd bocchia l'Air day sognato dai "grillini": ovvero, l'idea di una giornata di totale chiusura del traffico dentro porta con mezzi pubblici gratuiti per tutti i cittadini dalle 8 alle 24. Sel non è contraria, ma chiede al Movimento 5 stelle di dialogare con i progetti sulla mobilità grillina è emersa ieri in commissione con un ordine del giorno di Massimo Bugani, Federica Salsi e Marco Piazza senza non trovare il favore nei democratici. «C'è già un progetto di pedonalizzazione che riguarda non solo l'abbassamento delle polveri sottili, ma anche l'estetica della città», spiega il consigliere Pd Corrado Melega. Istituire a Bologna un altro giorno di blocco «è pleonastico, perché abbiamo già visto che i T-days hanno incontrato il favore dei cittadini». A nulla vale la sollecitazione di Piazza, che preme sul fatto che l'idea «vada a braccetto con le politiche del Comune» e che «ci mostrerebbe come potrebbe essere la Bologna di domani». Per Melega «un'azione del genere deve inserirsi in un progetto più ampio». Insomma, l'orientamento Pd «è



I cittadini a piedi in centro durante i T-Days



di bocciare l'ordine del giorno», quando approderà in Consiglio. Per Mirco Pieralisi di Sel, che non può dirsi contrario a questo tipo di azioni, «d'iniziativa va dalla stessa parte delle politiche dell'assessore, non è dunque un doppione, ma deve dialogare con ciò che già si fa a Palazzo d'Accursio». Per questo «chiedo al Movimento 5 stelle di consultarsi con l'assessore». Il Pdl, con Lorenzo Tomassini, invita i "grillini" a valutare la sostenibilità economica di corse gratis dei bus. E il collega Daniele Carella bocchia il documento dei "grillini", perché «parte da presupposti e dati sbagliati: si parla di polveri sottili

in centro, ma dentro le mura «non ci sono centraline che registrano le pm10».

collega Daniele Carella bocchia il documento dei "grillini", perché «parte da presupposti e dati sbagliati: si parla di polveri sottili

in centro, ma dentro le mura «non ci sono centraline che registrano le pm10».





Milano, la battaglia contro lo smog è una lotta di classe

Un referendum ha chiesto una città più vivibile, Pisapia lancia un progetto radicale ma che ha bisogno di tempo e di consenso per avere successo. Negli ultimi trent'anni la lotta all'inquinamento è stata subalterna agli interessi

Si contano le ore all'alba fatale, quando, lunedì, dentro Milano, dentro la sua storica cerchia dei Bastioni, nascerà l'area C, la zona arcobaleno del sindaco Giuliano Pisapia, eletto lo scorso giugno, negli stessi giorni in cui una schiacciante maggioranza di milanesi, quasi mezzo milione (425 mila per l'esattezza), votava per dure misure a difesa dei polmoni e di una condizione propria della nostra modernità: cioè la mobilità. Pisapia non dovrebbe temere: in fondo si è mosso sulla spinta neanche tanto ideale (l'aria puzzolente e gli ingorghi sono la concretezza del vivere quotidiano) dei suoi concittadini; sull'esempio di tante città del mondo, che da anni fanno pagare l'accesso automobilistico ai loro quartieri centrali; persino sulla base dell'esperienza, assai misera, per la verità, delle amministrazioni che hanno preceduto la sua.

In verità Pisapia dovrà temere molto, salvo prepararsi al meglio. Temere la protesta di molti cittadini milanesi che condividono la morale diffusa del *nimby*, "non nel mio cortile"; temere i comunicati dei commercianti che lamenteranno il tracollo delle vendite; temere l'asse di pidiellini e leghisti, che dopo aver governato per un ventennio inconcludente si ridurranno alla manifestazione sotto Palazzo Marino; temere persino la *class action* promossa dal sindaco berlusconiano di Basiglio (comune alle porte di Milano), i ricorsi al Tar dei residenti e l'ansia delle madri che non potranno condurre i pargoli in suv fin sotto gli scalini dell'asilo di corso Magenta. Insomma un fronte vasto, in linea con la cultura di un paese rumorosamente innovatore, profondamente conservatore, sorretto da un'etica particolarissima, quella del "lasciar fare".

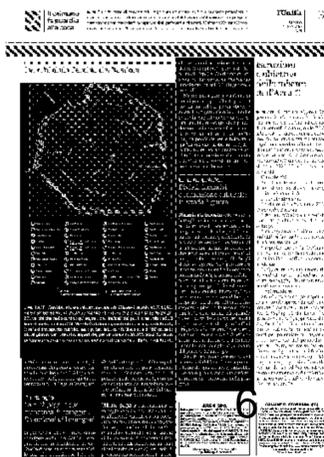
Milano è cresciuta così, "lasciando fare", tanto è vero che negli anni sessanta s'era attribuito il "rito ambrosiano" più ai suoi costruttori che alla santa messa, visto che chiunque poteva inventarsi interi quartieri in deroga, cioè contro il piano regolatore, promettendo di abatterli se il piano regolatore non avesse codificato le nuove destinazioni d'uso del suolo pubblico. Inutile dire che, di variante in variante, s'è sempre fatto in modo che il piano regolatore si adattasse

alle infelici ma vantaggiose intuizioni dei costruttori. Milano è cresciuta pure, privilegiando il trasporto privato, in un paese di poveracci che scopriva nella Seicento la via dell'emancipazione e invece preparava il futuro di Marchionne. La prima linea della metropolitana, la linea rossa, venne inaugurata solo nei primi anni sessanta (le immagini dei suoi cantieri sono in un memorabile film milanese di Ermanno Olmi, "Il posto"). Poi, spento il boom, tutto è andato a rilento, per mancanza di soldi, e non si è mai pensato di utilizzare la più grande infrastruttura di trasporto esistente, la ferrovia che cinge la città.

In quella crescita, che divorava ter-

ra, aria e cielo, in un moto che dal centro coinvolgeva via via periferie più lontane, vi erano le premesse del disastro d'oggi. Ad invertire la rotta ci si provò con il piano intercomunale milanese negli anni settanta, coraggiosa prova di pianificazione territoriale tra Milano e la provincia. Ci si provò con il piano regolatore del 1976, ma i nostri liberisti, politicamente trasversali, insorsero insieme con il partito delle immobiliari. Le enormi aree, liberate dalle industrie negli anni settanta e ottanta, son diventate, dopo tanti progetti e tanto tempo, il campo d'esercitazione di una nuova speculazione più astuta, imbellettata dai grandi nomi dell'ar-

chitettura. A invertire la rotta ci provò ancora il centrosinistra votando la pedonalizzazione di corso Vittorio Emanuele, ottocento metri di strada che divennero teatro di furibonde polemiche: i commercianti temevano i negozi vuoti. Però l'isola si fece, con soddisfazione conclusiva di tutti. Capito allo stesso modo alla giunta leghista di Formentini, il quale con l'assessore Ganapini si ingegnò a immaginare una cintura di isole pedonali, per ridare fiato al centro e snellire il traffico. Riuscì a pedonalizzare via Dante, che divenne un'altra miniera d'oro per i bottegai. La questione se la ritrovò sulle spalle la signora Moratti. Il suo assessore Croci, docente





al Politecnico, mise in cantiere il primo ecopass d'ingresso al centro, tassa sulle auto inquinanti. Gli spararono addosso tutti, per primi quelli del centrodestra, la Lega all'avanguar-

ti). Nel frattempo si è asfaltato qualche chilometro di pista ciclabile, mentre le biciclette contendono ai pedoni i pochi marciapiedi, non ancora conquistati dalle auto in sosta, e si è prolungata di qualche chilometro la linea metropolitana...

Il retaggio

La città paga la sua mancanza di coraggio... E vent'anni di Formigoni

dia, denunciando il carattere punitivo del provvedimento. Con il suo ecopass ridotto in brandelli, il povero Croci si dimise (salvo ripresentarsi alle elezioni con una lista per la Morat-

Milano paga la sua mancanza di coraggio, la sua vocazione a coltivare affari con il cemento e la sua povertà: in un caso dimostrando incapacità a progettarsi in modo innovativo, in un altro rinviando la costruzione di infrastrutture fondamentali (come le linee della metropolitana, mai oltre i confini del dazio). Per i soldi il governo Berlusconi ha tenuto a stec-

chetto l'amministrazione di centro destra (esemplare la guerra di Tremonti all'Expo) e Monti sembra proseguire sulla stessa linea. Per Milano non ci sono mai soldi: il più generoso fu Prodi.

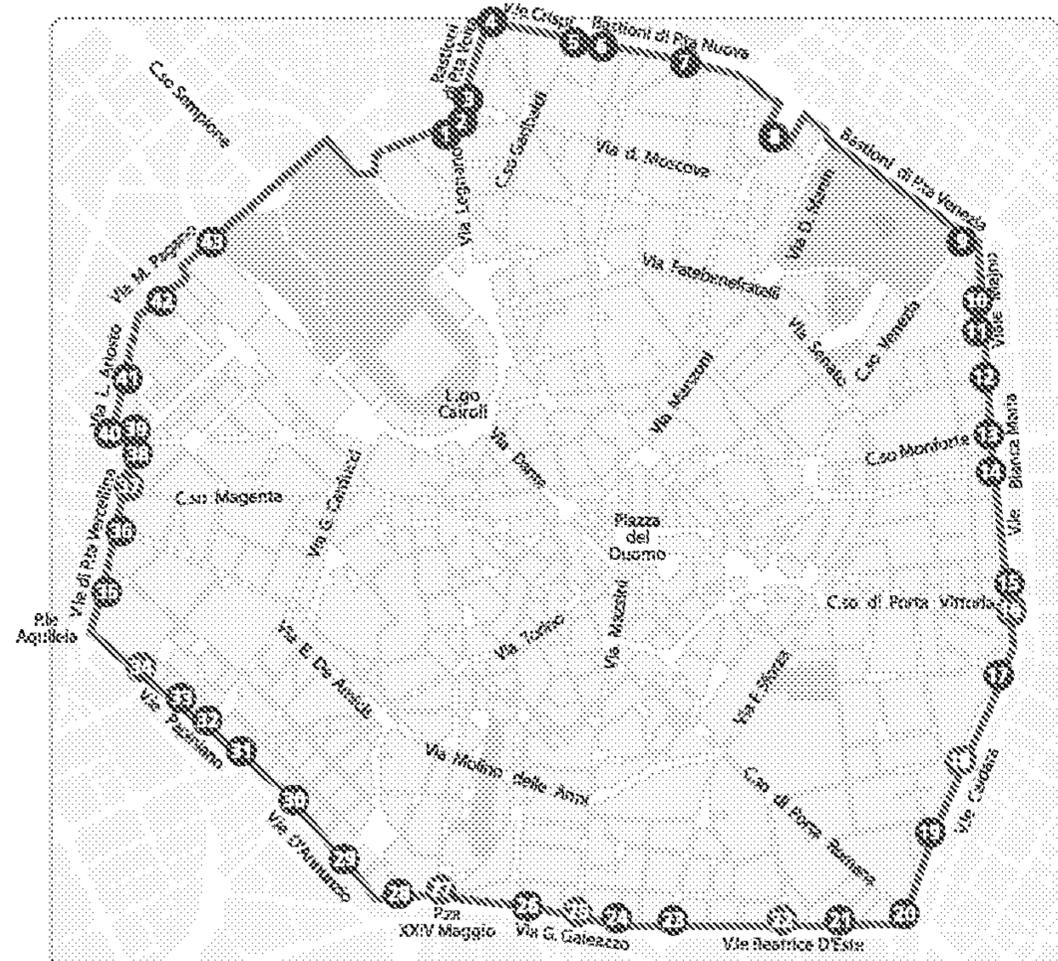
Milano paga pure i vent'anni di Formigoni a capo della Regione. Il governatore, che ha pensato bene di alzare il suo grattacielo in una delle zone più congestionate, con apprezzamento bipartisan (avrebbe potuto decentrarlo in un'area infrastrutturata, come quella fieristica di Rho-Pero), ha pervicacemente boicottato qualsiasi misura "ambientalista", dalla difesa di terreni ancora liberi ai divieti della circolazione, rinunciando a ogni forma di coordinamento per non dire di pianificazione.

La sana politica

Divieti, incentivi e formazione culturale: la strada è giusta

Pisapia s'è trovato solo nella sua battaglia insieme con mezzo milione di milanesi "referendari". Alla lunga, corretti alcuni aspetti del suo piano (ad esempio, accettando la proposta dei residenti nell'area C di una tassa una tantum tra i cento e i duecento euro all'anno), molti di più potrebbero essere quelli che gli daranno ragione. Non può tornare indietro, deve investire in una sana politica di divieti, di incentivi, di formazione culturale: camminare, come insegna un grande filosofo americano, un autentico libertario, Thoreau, è una risorsa formidabile per lo spirito e per il corpo. Non può rassegnarsi al placebo delle domeniche senz'auto, come un mese fa, quando i livelli di pm10 e di polveri sottili superarono per tredici giorni a fila i cinquanta microgrammi per metro cubo (con punte a Città Studi che sfioravano il doppio), e il traffico venne fermato due giorni (a cavallo del ponte di S.Ambrogio).

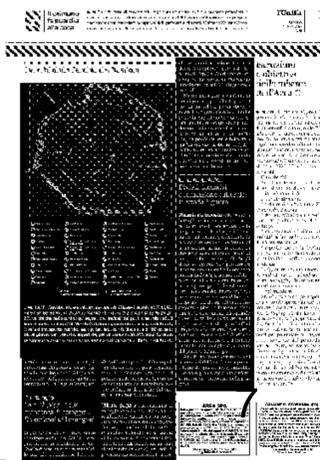
Agli immancabili avversari, agli incensatori dell'auto bene supremo e fonte di ogni sviluppo, andrebbe ricordato quanto costa alla città respirare male e muoversi anche peggio. ♦



- | | | | |
|-------------------------|--|--------------------------------|--------------------|
| ● Via Legnano | ● Via Rossini | ● Via Bianca di Savoia | ● Via Olivetani |
| ● Via di Porta Tenaglia | ● Corso Monforte | ● Via Melegnano | ● Via Bandoello |
| ● Via Moscova | ● Via Mascagni | ● Corso Italia | ● Via San Vittore |
| ● Via Volta | ● Corso di Porta Vittoria carr. laterale | ● Via Aurispa | ● Corso Magenta |
| ● Corso Garibaldi | ● Corso di Porta Vittoria carr. centrale | ● Corso di Porta Ticinese | ● Via Boccaccio |
| ● Via Mikazzo | ● Via Besana | ● Via Panzeri | ● Via XX settembre |
| ● Via Castellidardo | ● Via Lamarmora | ● Via Ronzoni | ● Via Bazzoni |
| ● Via Turati | ● Via Curtatone | ● Corso di Porta Genova | ● Via Mascheroni |
| ● Corso Venezia | ● Corso di Porta Romana | ● Via Ausonio | ● Via Monti |
| ● Via Baretta | ● Via Madre Cabrini | ● Sant'Agostino carr. centrale | ● Via Milton |
| ● Via Vitali | ● Corso di Porta Vigentina | ● Via Servio Tullio | |

Legenda
 ● varchi riservati ai mezzi pubblici
 ■ Area C non consente l'uso delle corsie riservate

La ZTL Cerchia dei Bastioni è attraversata da 15 linee di autobus (37, 43, 50, 54, 57, 58, 60, 61, 67, 70, 73, 74, 77, 84, 94) e 11 di tram (1, 2, 3, 4, 12, 14, 15, 16, 23, 24, 27), varchi che nella cartina qui sopra sono indicati dai punti rossi, oltre alle 3 linee di metropolitana (M1, M2 e M3). Da lunedì, con l'entrata in vigore di Area C, la rete del trasporto pubblico sarà potenziata, con l'attivazione di 166 corse in più al giorno per i mezzi di superficie, per un totale di 30.500 posti. Saranno potenziati e verranno prolungati i capolinea di tre linee bus all'interno di Area C.





CENTRO STORICO COSTITUITO UN COMITATO DI CITTADINI
«La pedonalizzazione non passerà»
Il fronte del no accende i motori

C'È TANTA rabbia nell'elegante salone delle feste dell'hotel 'I Portici' in via Indipendenza. Alle 20,45 inizia l'incontro per dichiarare guerra al piano della pedonalità firmato Andrea Colombo, un incontro che ha riunito a palazzo Maccaferri tanti commercianti del centro storico che hanno deciso di formare un comitato. C'è la proprietaria dell'elegante boutique di moda, la giovane parrucchiera, lo storico bottegaio del Quadrilatero e la residente della T. A renderli tutti uguali è la ferma opposizione alla pedonalizzazione del centro perché è un «progetto fumoso — spiega Alessandra Girotti, portavoce del comitato —, ancor prima che essere delirante. Ad esempio non si parla di taxi nella T o in tutta la zona ad alta pedonalità». Ma a pre-

occupare commercianti e lavoratori è tutto il centro, non solo la Cerchia del Mille, luogo d'origine del comitato. Annamaria Bonaga Atti (proprietaria dello storico forno Atti) è una delle anime fondatrici del comitato: «Abbiamo bisogno di capire che questo piano non interessa solo i commercianti della Cerchia del Mille», così chiama a raccolta residenti e professio-

nisti. E non mancano nemmeno i fruttivendoli stranieri: «Stasera purtroppo non sono riusciti a venire — spiega Girotti —, ma ci sono rappresentanti anche di questa categoria». Contestano i T-days, perché «gli eventi li organizziamo noi, noi commercianti, noi residenti». E proprio tra chi vive nella T c'è più rabbia. Sul tavolo, di fronte alla sala, si distribuisce il

nuovo piano della pedonalità di Merola, sottolineato mille volte con la penna rossa.

ALTRO problema sollevato durante la riunione riguarda gli studi medici: «Al sabato saremo costretti a chiudere — spiega un medico presente in sala — perché la nostra attività accoglie persone che ovviamente hanno difficoltà, ma non possiamo farle arrivare in studio senza taxi né auto». Prima di qualsiasi pedonalizzazione, però, bisognerà costruire i parcheggi, «perché c'è un'inerzia enorme — spiega una signora proprietaria di un negozio —: queste cose si possono attuare quando c'è un'alternativa, ma per fare i parcheggi ci vogliono almeno dieci anni».





IL PROGETTO

'A piedi e in bici'

A fine novembre il sindaco e l'assessore al traffico ricevono un pacco dorato, con tanto di fiocco rosso, contenente le 8.734 firme raccolte dal comitato 'Bologna pedonale' in favore di un centro storico chiuso al traffico e dedicato a pedoni e bici

Cerchia del Mille

A inizio dicembre il Comune presenta un piano che prevede: un'area 'ad alta pedonalità' nella Cerchia del Mille, dove circoleranno solo i residenti; niente moto e scooter nella T; meno bus sotto le Due Torri; nuove pedonalizzazioni integrali

Ma in aprile

Ad aprile partiranno le sperimentazioni. «Inizieremo ad attuare il piano della pedonalità per fasi, in step successivi, verificando in quali strade possiamo partire subito», conferma l'assessore comunale al traffico, Andrea Colombo. Sono allo studio nuovi percorsi per le linee Atc 19, 25 e 27





Icone Il destino della Garisenda e degli Asinelli, superstiti di 200 esemplari
**Quelle due torri da «onorare»
nell'ex Manhattan del Medioevo**

di **MATTEO MARCHESINI**

Tra il XII e il XIII secolo, la Bologna degli studenti e dei mercanti, dei monaci e dei notai, appariva come una specie di New York medievale: torri, torri e torri dappertutto. C'è chi le stimò addirittura intorno ai duecento esemplari. Un'esagerazione: ma in ogni caso si trattava di una vera e propria foresta, che rappresentava plasticamente legami e faide familiari, fasto e sangue. Poi molti alberi di questa foresta vennero mozzati e l'urbanistica miope del primo Novecento completò l'opera. A una delle «due torri», rimaste oggi con poche altre a simboleggiare quella storia lontana, è dedicato il primo sonetto documentato di Dante, trascritto in uno di quei memoriali notarili in cui i versi a margine scongiuravano le aggiunte fraudolente (un po' come le barre negli assegni). Il poeta se la prende coi suoi occhi, perché attratti dalla Garisenda non videro «la maggior de la qual se favelli». Un:

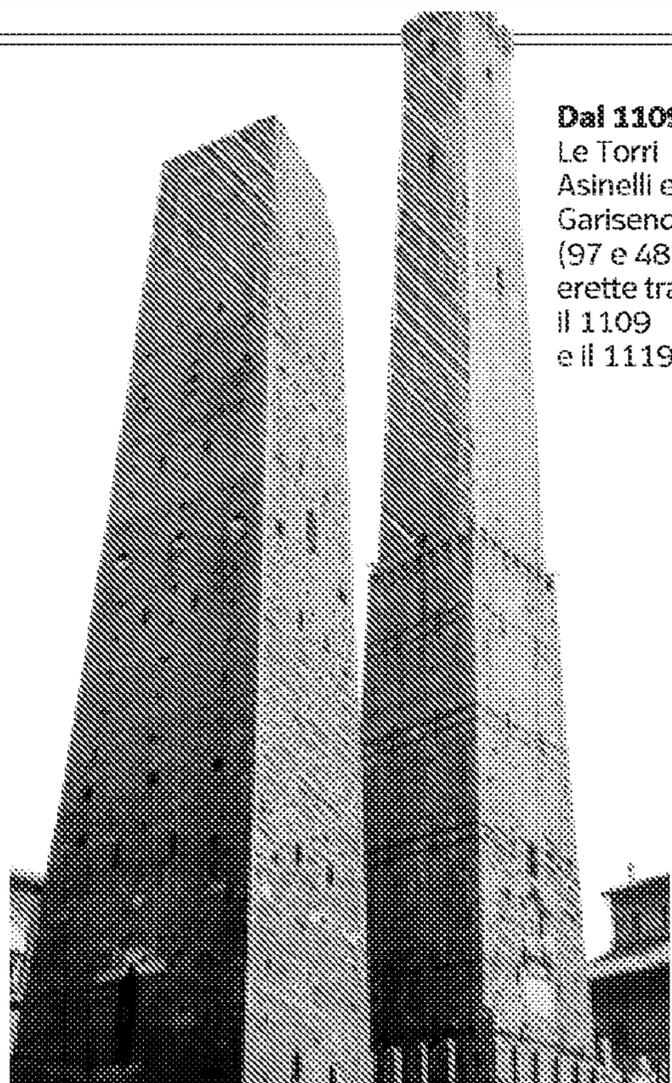
donna? Un'allegoria? La vicina, meno pendente e più alta torre degli Asinelli? Chissà. Comunque, come è noto, l'obliqua, tozza, scura Garisenda gli tornò di nuovo in mente nella Commedia, dove gli servì a dare un'idea del cupo inchinarsi del gigante Anteo, che si preparava a raccogliere lui e Virgilio per depositarli sul fondo dell'inferno: «Qual pare a riguardar la Garisenda/sotto 'l chinato, quando un nuvol vada/sovr'essa sì, che ella incontro penda: tal parve Anteo...».

Negli ultimi tempi, assai meno poeticamente, a Bologna si è ricominciato a parlare parecchio

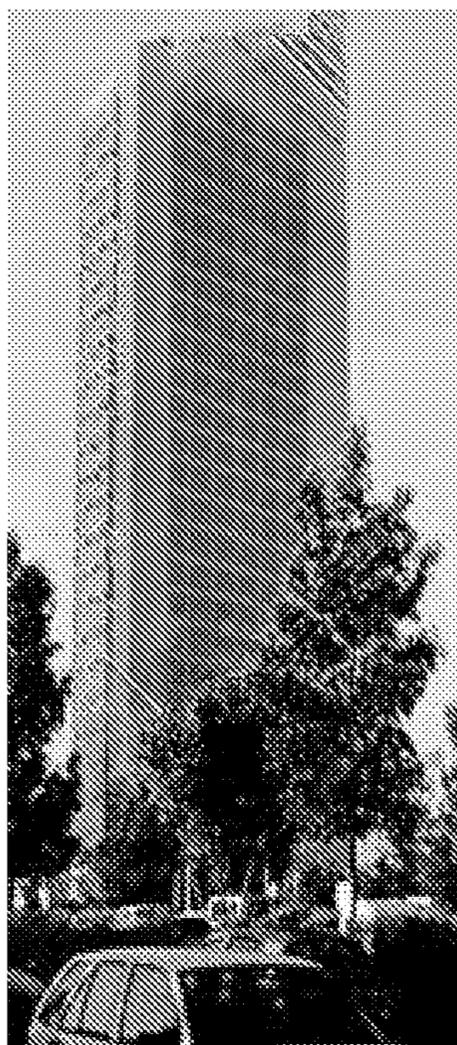
In secondo piano

Minacciate dal traffico, stanno perdendo per i bolognesi il loro valore estetico-simbolico. E un grattacielo ora le supera in altezza

delle due torri, cioè dell'emblema che più identifica il capoluogo agli occhi dei turisti. Durante la Seconda guerra mondiale rischiarono di sparire sotto le bombe che rasero al suolo mezza città, mentre oggi un pericolo più subdolo e prosaico sembra venire dal basso: ossia dal traffico che fa tremare il loro fragile, arcuato equilibrio. Poco tempo fa un insigne geofisico, Enzo Boschi, ha dichiarato che ci sarebbe un rischio concreto di crollo e ha invitato a una pedonalizzazione di stampo pisano (pedonalizzazione che la nuova giunta sta tentando di realizzare a piccoli passi in altri spazi). Quel che è certo è che, almeno per i bolognesi, le rosse pietre venerande di Garisenda e Asinelli stanno perdendo di valore estetico-simbolico. Del resto, nei casi in cui il cuore geometrico di un centro non coincide con la Piazza Maggiore della città, cioè col vero luogo di aggregazione di massa, non è raro che diventi un punto di riferimento troppo ovvio e perciò invisibile. Mi è capitato di scrivere una volta che sembra quasi un contrappasso, l'odierna disattenzione degli autoctoni, per il troppo scarso interesse da cui sono state tradizionalmente circondate le altre vette superstiti della New York medievale: la torre Prendiparte e la sua sorellina Guidoagnani, l'Azzoguidi e l'Uguzzoni, la confortevole Galluzzi e la leggendaria Scappi, o la torre



Dal 1109
Le Torri
Asinelli e
Garisenda
(97 e 48 m)
erette tra
il 1109
e il 1119



dei Ramponi truccata con abiti moderni.

Può darsi che i fidanzati che un tempo sfidavano il reciproco attaccamento dandosi un rendez-vous in cima ai quasi cento metri e alle centinaia di scalini della torre degli Asinelli, oggi siano più propensi a sfruttare i piccoli locali confortevoli aperti in alcune di queste sorelle minori. O forse, quando in periferia sarà terminata l'avveniristica, velata torre Unipol che si cingerà d'ogni comfort e con sfacciata hybris ruberà dopo 900 anni la scena dello skyline alla Garisenda (126 metri contro 97), ci si darà tutti appunta-

mento in quella nuova cittadella del nostro medioevo consumistico. Invece, l'unica opera architettonica moderna che abbia onorato citazionisticamente le torri con sobrietà filiale è costituita dagli edifici del Fiera District dell'architetto Kenzo Tange. Ma quegli edifici nacquero nella Bologna del grande Pci, dei restauri conservativi e dell'espansione ragionata fuoriporta. Cioè in una Bologna che sembra lontana quanto quella dei guelfi e dei ghibellini, di Dante e delle faide di Comune.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Suggestioni L'immagine alternativa degli Anni 70 fa i conti con i mutamenti

E dopo le tempeste giovanili

la mia città riscopre la quiete

Malgrado tutto resta un luogo vivibile e ricco di cultura

di ENRICO BRIZZI

Bologna è città femmina, nata secondo la tradizione sotto il segno di Venere, ma questo a scuola non si insegna quasi mai. Gli insegnanti preferiscono ricordare alle classi dati certi: fondata come avamposto delle genti etrusche a nord dell'Appennino, poi occupata dai Galli Boi, venne conquistata alla civiltà di Roma nel 189 a.C. Proprio l'anno scorso si sono festeggiati i duemila anni della «Bononia» latina e da allora la città svolge la funzione, pratica e metaforica, di crocevia fra il cuore della Penisola e l'Alta Italia.

Capoluogo dell'unica regione italiana a prendere il proprio nome da una strada, la via Emilia, la città ha una sua natura intimamente legata ai viaggi: già nel cuore del Medio Evo la guelfa Bologna era una delle più illustri mete per studenti e maestri itineranti grazie al suo studio, embrione dell'attuale Alma Mater.

Ancora oggi i bolognesi doc, quelli che si commuovono a parlare di Bulgarelli e dello scudetto del '64, menano vanto per le torri che ornavano la città (si dice in numero di almeno cento) e per la cattura in battaglia di re Enzo di Svevia, duce delle città ghibelline e figlio dell'imperatore Federico II.

Il fatto è che, in città, viviamo ogni giorno nell'ombra del Medio Evo — ecco cosa comporta camminare sotto i portici — e il nostro modo di pensare ne risente: siamo troppo abituati a vedere la gente che passa e va, per concedere in fretta l'amicizia. Infatti non siamo ospitali come i Romagnoli dell'interno, che si dice offrano un bicchiere di vino a chiunque bussì alla loro porta ma il costume dei padri ci impone di non negare a chicchessia una sobria cordialità. Altro lascito d'epoca: ci dividiamo per il basket fra Fortitudini e Virtus-

ni con la stessa passione che i nostri antenati dimostrarono per le arcaiche contese tra le famiglie dei Malvezzi e dei Bentivoglio.

Il circuito a sei corsie dei viali segue l'andamento delle antiche mura, abbattute fra le polemiche ai primi del Novecento e circoscrive ancor oggi uno dei maggiori centri storici del Paese. Il suo quadrante nord-orientale è popolato in buona parte da universitari, eredi degli allegri indiani metropolitani e degli autonomi del '77. Oggi, per trecento euro al mese trovano a malapena un posto-letto in camera doppia, dentro appartamenti che non di rado ospitano

sei o sette persone...

Sono finiti da un pezzo i tempi in cui era possibile fare l'alba giocando «fra case e osterie»: dai tempi del sindaco Cofferati, arrivato nell'esultanza generale e ripartito con l'antipatico soprannome di «sceriffo», i gestori devono abbassare le saracinesche intorno alle due e i mega-locali alternativi come il Link sono stati spostati in periferia.

Fa sorridere, considerando la relativa quiete di queste stagioni, ripensare come da ragazzi non ci rendessimo conto di essere al centro di un fermento irripetibile: vivevamo il mito attraverso le parole dei più gran-

di, che lo collocavano all'altezza della Guerra, del '68 o del '77, e non capivamo di vivere la storia d'Italia e del suo costume giovanile.

Essere ragazzi in un posto del genere è stato stimolante e istruttivo ma *tempus fugit*, e in un batter d'occhio ci si ritrova a fare i conti con le esigenze dei propri figli: allora la città, come una vecchia amante ritrovata, torna a dispensare prove d'affetto.

Non sarà più la sfolgorante Bologna notturna, alternativa e fracassona che conoscemmo da giovani ma resta una città vivibile e civile, dove «partecipazione» non è una parola vana, le iniziative per i più piccoli abbondano e gli autobus sono frequenti e puntuali.

Certo, la vita costa cara e non mancano interventi urgenti da attuare per restituire smalto a un'immagine un po' appannata: interi quartieri andrebbero ripuliti dalla marea di scritte e affissioni che deturpano i muri e la città tutta alleggerita dal traffico che la cinge d'assedio. A questo proposito, il sindaco Virginio Merola si dice pronto a guidare un passaggio storico verso la mobilità dolce: la prossima sfida di Bologna passerà attraverso la pedonalizzazione, per la creazione di un «salotto urbano» dove sia di nuovo piacevole passeggiare e andare in bicicletta, secondo la sana tradizione emiliana.

Allora sì, che sarebbe davvero il posto perfetto dove crescere dei bambini.



Lo scrittore Enrico Brizzi



Camminando sotto i portici ci siamo abituati a vedere gente che passa e va. E faticiamo a concedere subito l'amicizia





Le tappe L'apertura di Palazzo Pepoli. Museo della storia di Bologna, è l'ultimo tassello di «Genus Bononiae. Musei nella Città», il percorso culturale con cui la Fondazione Cassa di Risparmio di Bologna ha recuperato edifici nel centro storico, arrivando a coprire una superficie di circa 20.000 mq, di cui 15.000 destinati ad attività espositiva. Orari: da martedì a domenica 10-19. Ingresso gratuito. www.genusbononiae.it

Gli altri appuntamenti Nei prossimi giorni Bologna sarà al centro anche di altri due eventi: la quattro giorni internazionale di Arte Fiera 2012, dal 27 al 30 gennaio alla Fiera e in città (www.artefiera.bolognafiere.it); e, dal 2 al 12 febbraio Arte e Scienza in piazza, la manifestazione promossa dalla Fondazione Golinelli con più di cento appuntamenti fra laboratori, incontri, proiezioni e giochi (www.lascienzainpiazza.it)



VIA ZAMBONI, BOLOGNA. FOTO MASSIMO BOCCHI/CORBIS





CORRIERE DI BOLOGNA

www.corrieredibologna.it

MERCOLEDÌ 25 GENNAIO 2012 ANNO VI - N. 21

REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE - Via Baruzzi, 1/2 - 40138 Bologna - Tel 051-3951201 - Fax 051-3951261 E-mail: redazione@corrieredibologna.it

Distribuito con il Corriere della Sera - Non vendibile separatamente

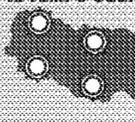
AGENDA

IL SOLE
Sorge alle 07:42
Tramonta alle 17:12

LA LUNA
Tramonta
Lieve alle 06:23
Data alle 19:58

OROLOGI
Nazarena
Guardato

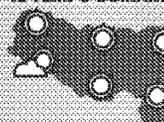
IL TEMPO OGGI



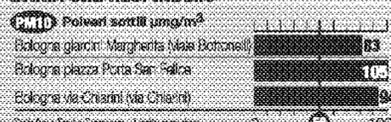
Ieri a Bologna
Min -1 Max 9

Oggi a Bologna
Min -4 Max 7

IL TEMPO DOMANI



L'ARIA CHE RESPIRIAMO



LE STRADE DA EVITARE

Proseguono i lavori stradali in viale Foglietti, via Rosario, piazza Medaglia d'Oro, via Emanuel, via Piratino, via Capo di Lucrezia, via Rizzoli, via De Paoi

ARTE FIERA E GENUS BONONIAE

RAGIONEVOLI SPERANZE

di MATTEO MARCHESINI

Paolo Rossi, il grande storico della scienza cresciuto a Bologna e scomparso di recente, usava ripetere che bisogna diffidare sia degli ottimismo ciechi che dei facili catastrofismi, per coltivare invece alcune limitate, «ragionevoli speranze». In particolare, diceva Rossi, occorre non dimenticare mai che gli intellettuali sono fin troppo inclini a intonare gremiadi o ad annunciare apocalissi, mentre tendono viceversa a disprezzare i miglioramenti possibili, concreti, a misura d'uomo.

anni Sessanta o Settanta. Ai nostalgici e ai profeti di sventura, un asciutto comparatista come Paolo Rossi ricorderebbe ad esempio che mezzo secolo fa l'edificio che oggi, foderato in legno e arredato da opere contemporanee, ospita la bella Biblioteca d'arte e di storia di San Giorgio in Poggiale, stava semplicemente per essere demolito.

Quest'anno, dopo Palazzo Fava, la riapertura tocca a Palazzo Pepoli Vecchio e al suo museo interattivo di storia petroniana. E chi di quel luogo ricorda le sale degli scacchi o la mensa Carisbo troverà quella oscura, provvisoria modernità bancaria e dopolavorista sostituita dal restauro di una storia più antica, nonché da nuovissimi allestimenti architettonici. Se noi cittadini di Bologna, per una volta senza bofonchiare, sapremo cogliere l'occasione e tornare ad abitare di giorno e di notte questi pezzi di città ridiventati pubblici, è possibile che anche gli amministratori e i mecenati più diffidenti si accorgano della «commestibilità» della cultura vera, cioè della cultura legata agli spazi nei quali si svolge la vita collettiva. Spazi che durano, e che anzi acquistano più importanza proprio nei tempi di crisi: tempi in cui abbondano i catastrofisti, ma in cui Arte Fiera e Genus Bononiae danno qualche buon motivo per nutrire ragionevoli speranze su Bologna.

La nostra intellettualistica città ha fatto della sua presunta «decadenza» addirittura un motivo letterario molto in voga, quasi una versione in formato ridotto del mito che da almeno un secolo pronostica il tramonto dell'Occidente. Ma la fine di gennaio, da qualche anno, è diventata il periodo più adatto per rispondere con ragionevoli speranze a questo cupo leitmotiv. L'alleanza tra Arte Fiera e Genus Bononiae offre infatti ai cittadini bolognesi un'occasione straordinaria per riappropriarsi della città, delle sue stratificazioni urbane e culturali. Davanti ai palazzi restaurati e riaperti al pubblico attraverso il grandioso progetto della Fondazione Carisbo, o davanti alla scena d'arte internazionale allestita tra la Fiera e il centro storico, per una volta suonerebbe davvero fuori luogo il rimpianto dei «tempi d'oro», degli

Napolitano arriva lunedì e riparte il 31: i solidi graffiti lungo tutte le tappe della visita. Pochi giorni per rimediare



Il presidente Giorgio Napolitano

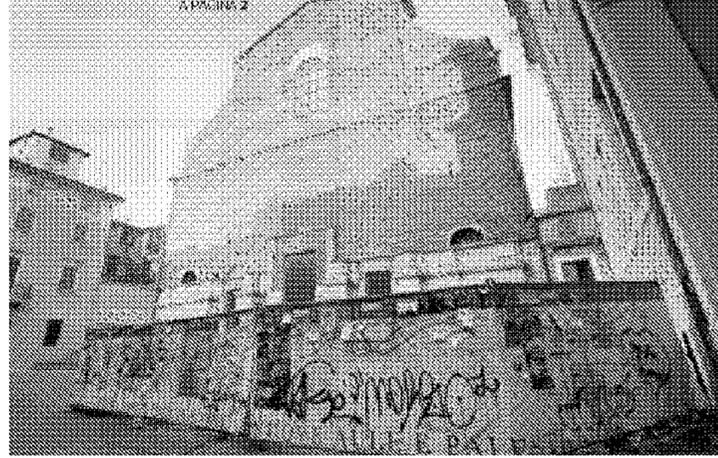
di **Tristano Dignigi**

«Proteste? Siate all'altezza del presidente»

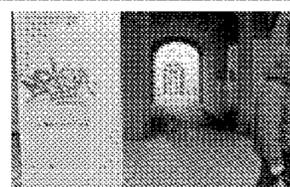
di **MARINA AMADUZZI**

BENVENUTO PRESIDENTE, ECCO COSA VEDRÀ DI BOLOGNA

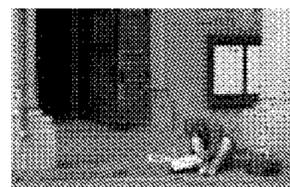
di **OLIVIO ROMANINI**



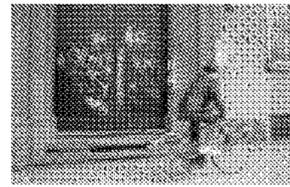
Scritte e graffiti sulle transenne del cantiere davanti all'Aula magna di Santa Lucia



Dettagli di via San Vitale



Gli esterni del Teatro Comunale

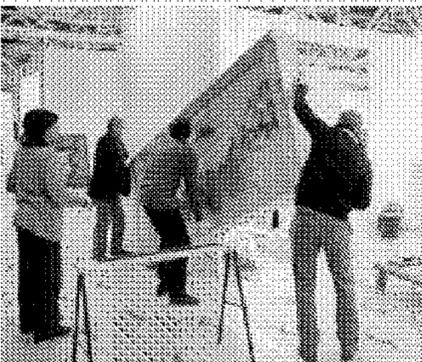


Il portone graffiato del Mulino

Il piano va in commissione e in giunta. Nuova pista ciclabile in zona Ateneo

Centro pedonale, ora si parte E lo smog è fuori controllo

Apertura a rischio, poi la schiarita Blocco dei Tir, brivido per Arte Fiera



La protesta dei Tir ha rischiato di bloccare l'arrivo delle opere di una quarantina di gallerie pregiudicando l'apertura di Arte Fiera. Solo nel tardo pomeriggio l'allarme è rientrato. A PAGINA 13 Madonna

Pedonalizzazione: si parte. Con il percorso partecipato dai cittadini, intanto. Poi in primavera si dovrebbero vedere i primi «frutti». Prima di passare in giunta, domani verranno presentati in commissione tutti i dettagli degli incontri sul centro pedonale. Ma la Consulta dell'handicap avanza le prime critiche: «Si rischia un centro off limits per i disabili». Ieri intanto la giunta ha licenziato una delibera che prevede un finanziamento di 435 mila euro da parte dell'Università: la cittadella universitaria avrà una nuova pista ciclabile.

Bisognerà vedere quanto la pedonalizzazione agirà sullo smog, che è alle stelle in tutta Bologna: già 14 gli sfioramenti nel 2012 (sui 35 annui consentiti dalla legge europea) di Pm10. Legambiente e Verdi all'attacco: «Servono misure più efficaci».

A PAGINA 5 Corneo

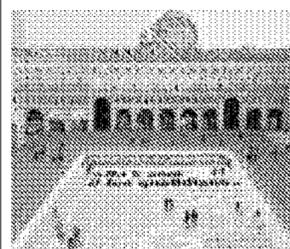
Il Pd ai tassisti: bancomat a bordo e ricevuta obbligatoria

«Non servono nuovi taxi ma il bancomat a bordo e la ricevuta obbligatoria», così il responsabile mobilità del Pd, Paolo Natali, all'indomani della protesta dei tassisti. La replica delle categorie: «Quasi tutte le vetture hanno già il pagamento telematico, basta screditarci».

A PAGINA 4 Giardano

Un giornale, una città

CORRIERE DI BOLOGNA, QUESTI 5 ANNI CON VOI



Il Corriere di Bologna compie 5 anni. Oggi festeggeremo questo anniversario dalle 18 nella sala dello Stabat Mater dell'Archiginnasio con il direttore del Corriere della Sera, Ferruccio de Bartoli, Angelo Panbianco e Paolo Ermini. In Sala Borsa ha aperto ieri la mostra con le fotografie di Michele Nucci.

A PAGINA 6

Ergonomia, tecnologia, vivibilità. Un equilibrio perfetto.

La direttore artistica dell'opera

Evangelisti: «Lavorerò con Piano all'ex Falck»

di **HELMUT PAILONI**

A PAGINA 13



I dati di Intesa-San Paolo. L'analisi di Forchielli Effetto Cina, l'export frena «A Pechino non tutto è oro»

La Cina frena e l'export delle imprese emiliano romagnole perde colpi: resta con il segno positivo (4,3%), ma in netto calo rispetto al +10,4% del secondo semestre del 2011 (e va peggio anche degli altri distretti a livello nazionale).

«La crescita del passato non reggerà più — Fatalità del sinologo Alberto Forchielli —. Anche la Cina si fermerà».

A PAGINA 8

Il primo ministro italiano

Bossi di seppia

Dopo il no alla cittadinanza per i figli degli immigrati, è sempre più chiaro come fa Grillo a tenere la base unita: la Lega.

A PAGINA 10

COOP.COSTRUZIONI

www.coopcostruzioni.it



Il progetto L'Ateneo finanzia con 435 mila euro piste ciclabili e nuovi arredi in via Belmeloro

Centro pedonale, ora si parte Restyling in zona universitaria

I disabili contro la chiusura. Colombo: vantaggi per tutti

Pedonalizzazione: si parte. Per ora solo con il percorso partecipato dai cittadini. Per vedere qualcosa di concreto si dovrà comunque aspettare la primavera.

Ma ieri la Consulta per il superamento dell'handicap del Comune ha alzato la mano e ha già anticipato il suo «no» al centro storico pedonale. Ancora prima di vedere il progetto che l'amministrazione presenterà per la prima volta domani in commissione, per poi portarlo in giunta.

Sarà in commissione che Palazzo d'Accursio fornirà tutti i dettagli sul percorso di condivisione che porterà alla «rivoluzione» del traffico annunciata dalla giunta Merola all'inizio del mandato. «Le scadenze restano quelle», ha assicurato ieri l'assessore alla Mobilità, Andrea Colombo. Che ha anche promesso a chi lo aspetta al varco da mesi sulla questione dei pass per il centro: «La revisione dei pass verrà portata presto a termine».

Intanto ieri la giunta ha già varato un primo «pezzo» di pedonalizzazione, che nei piani dell'amministrazione verrà accompagnata da interventi di restyling su strade e arredo urbano. È stata licenziata la delibera che prevede un finanziamento di 435 mila euro da parte dell'Università per dare un nuovo assetto a quella parte della cittadella che si trova tra via Belmeloro, via San Giacomo e via Selmi e viale Filopanti. Sarà realizzata una pista ciclabile di circa 500 metri alternativa a quella su via San Vitale, «più protetta e più sicura», con una «risistemazione degli spazi pubblici, l'aumento dei parcheggi su strada e l'allargamento dei marciapiedi», ha spiegato Colombo.

E adesso il Comune ha intenzione di «rispolverare» e sfruttare per le nuove esigenze la convenzione tra Palazzo d'Accursio e l'Ateneo, risalente al 1994 e legata alla costruzione delle nuove sedi universitarie di via Belmeloro. «Torna molto utile nella strategia



del piano della pedonalità — ha sottolineato Colombo —: la pista ciclabile di via Belmeloro sarà un'arteria per la futura area ad alta pedonalità attorno a via Zamboni».

Eppure la pedonalizzazione promessa da Merola non convince la Consulta per l'handicap. «Un progetto di questo tipo — ha osservato la presidente Giovanna Guerriero — potrebbe finire per impedire l'accesso al centro storico per



L'assessore
Anche la revisione dei pass per la Ztl sarà presto portata a termine

le persone con problemi di deambulazione: l'assessore costruisca percorsi protetti e garantiti per le persone con disabilità». Ma la Consulta ha il dente avvelenato con Palazzo d'Accursio anche per i pass: «La riduzione delle targhe associate ai pass per disabili da dieci a una è una scelta che va a colpire la mobilità dei disabili trasportati: dalla giunta è arrivato un pacchetto di provvedimenti già decisi e senza

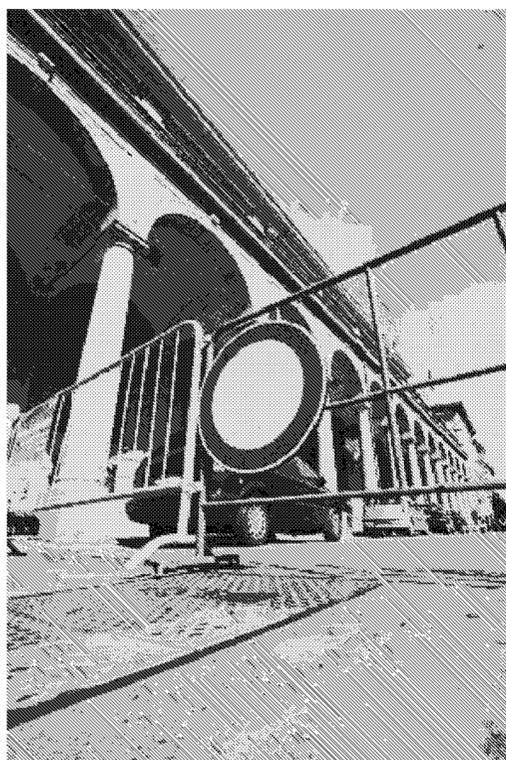
alcun margine di trattativa. Non è la prima volta che accade: così si vanifica il ruolo della Consulta».

L'assessore Colombo respinge però l'attacco della Consulta: «L'imminente pedonalizzazione non penalizzerà affatto i disabili, che anzi hanno solo da guadagnarci, visto che gli interventi di riqualificazione faranno diminuire le barriere architettoniche e porteranno alla creazione di percorsi dedicati proprio a loro». E sulla riduzione delle targhe associate ai pass non sente ragioni: «È l'unico modo — spiega — per impedire l'abuso più diffuso e odioso, cioè l'ingresso in centro di più macchine in contemporanea, dunque palesemente non a servizio del disabile».

Daniela Corneo

daniela.corneo@rcs.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Off limits

Domani in commissione mobilità l'amministrazione fornirà tutti i dettagli sul percorso di condivisione che porterà alla «rivoluzione» del traffico annunciata dalla giunta di Merola. A fianco, traffico bloccato in via Zamboni

L'obiettivo

Le novità in primavera

In primavera si dovrebbe arrivare a pedonalizzare 130 ettari di strade e piazze, il 32% dentro le mura. Primi restyling in zona universitaria (foto)

La suddivisione

Tre aree

Il centro sarà diviso in tre tipologie: la «T» off limits; zone pedonali tout court; le strade «ad alta pedonalità» accessibili ai residenti

Il percorso Dagli incontri alla pedonalità

Le riunioni

Il Comune e i cittadini

Domani la giunta presenterà in commissione i dettagli del percorso di condivisione del progetto che porterà alla pedonalizzazione





Pedonalizzazioni, dall'ateneo 450mila euro

L'investimento per la zona di via Belmeloro. Colombo: primo importante passo

SILVIA BIGNAMI

PARTE la pedonalizzazione del centro storico. Mentre l'Università stanziava 435mila euro per il restyling di via Belmeloro, San Giacomo e Selmi, l'assessore al Traffico Andrea Colombo si prepara a portare, domani in commissione Mobilità, il nuovo piano di pedonalità e la road map delle assemblee che dovrebbe realizzare il progetto a marzo, come promesso dal sindaco Virginio Merola. Meno fretta invece per quel che riguarda la revisione dei passi per il centro storico, in corso da mesi e rallentata, come ha spiegato ieri Colombo, da un calo del 20% dei tecnici informatici del Comune, che prolungherà l'analisi dei circa 72mila permessi ancora per alcune settimane.

Così, mentre la giunta prepara

Comincia in commissione consiliare l'iter del piano delle pedonalizzazioni

Pista ciclabile in via Belmeloro l'ateneo ci mette 450mila euro

PARTE la pedonalizzazione del centro storico. Mentre l'Università stanziava 435mila euro per il restyling delle vie Belmeloro, San Giacomo e Selmi, l'assessore al Traffico Andrea Colombo si prepara a portare, domani in commissione, il nuovo piano di pedonalità e la *road map* delle assemblee che dovrebbe realizzare il progetto a marzo, come promesso dal sindaco Virginio Merola. Nel frattempo la giunta appresta un "piano quinquennale" di progetti da portare a termine entro fine mandato.

BIGNAMI A PAGINA 5





La polemica

La Consulta per l'handicap "Impossibile andare in centro"

HANNO paura che il progetto di pedonalizzazione li tagli fuori dal centro storico. La Consulta per il superamento dell'Handicap non guarda di buon occhio il "centro pedonale" promosso dalla giunta. Il "sospetto" della sua presidente, Giovanna Guerriero è che un progetto di pedonalizzazione di questo tipo potrebbe finire per «impedire l'accesso al centro alle persone con problemi di deambulazione». Risponde agli attacchi della Consulta, contraria pure alla riduzione dei pass handicap (da 10 a una sola targa associata al permesso), l'assessore al Traffico Andrea Colombo: «Non temano, i portatori di handicap avranno percorsi dedicati e meno barriere architettoniche».

Pagina 5Pedonalizzazioni, dall'ateneo 450 mila euro
L'investimento per le zone di via Teulada. Colombo, primo partecipante

Smog, a gennaio già 14 giorni insuperabili

GIUSEPPE GIACOBAZZI
Giuseppe Giacobazzi

6



Pedonalizzazione, domani si parte

Nuovo assetto in zona universitaria

«Una pista ciclabile, nuovi parcheggi, arredo urbano e marciapiedi più larghi nelle vie Belmeloro e San Giacomo».

Si avvicina la pedonalizzazione totale del centro storico: domani la giunta Merola presenterà per la prima volta il piano in commissione e fornirà tutti i dettagli sul percorso di condivisione, prima del varo definitivo in primavera.

I dubbi dei disabili

Intanto ieri la giunta ha già varato una prima tranche di pedonalizzazione che dovrebbe essere accompagnata da interventi di restyling su strade e arredo urbano. È stata infatti licenziata una deli-

bera che prevede un finanziamento di 435.000 euro da parte dell'Università per dare un nuovo assetto alla zona tra le vie Belmeloro, San Giacomo e Selmi. In concreto, arriva una pista ciclabile in via Belmeloro alternativa a quella su via San Vitale, una risistemazione degli spazi pubblici, l'aumento dei parcheggi e l'allargamento dei marciapiedi. L'operazione "torna molto utile nella strategia della pedonalità - sottolinea l'assessore alla Mobilità, Andrea Colombo - la pista ciclabile sarà un'arteria verso la futura area completamente pedonalizzata attorno a via Zamboni". Tuttavia c'è chi storce il naso: la Consulta per il superamento dell'handicap del Comune non guarda di buon occhio la chiusura a tutti i mezzi di trasporto cui ambisce la giunta. La sua presidente, Giovanna Guerriero, teme che un progetto

del genere potrebbe finire per impedire l'accesso al centro storico alle persone con problemi di deambulazione. Ecco perché chiede all'assessore Colombo di "costruire percorsi protetti e garantiti per le persone con disabilità". Immediata la replica dell'assessore: "L'imminente pedonalizzazione non penalizzerà affatto i disabili, che anzi hanno solo da guadagnarci, visto che gli interventi di riqualificazione dello spazio pubblico faranno diminuire le barriere architettoniche e porteranno alla creazione di percorsi dedicati proprio a loro". La Consulta vuole però ribadire un "deciso no" alla riduzione a una del numero di targhe associabili ad un pass per disabili: è una scelta dell'amministrazione che "colpisce la mobilità dei disabili trasportati che necessitano dell'aiuto di diverse persone", quindi di diverse auto. (L.M.)





Bonus ai consiglieri Pdl

Al monopattino baby, risponde con un mega bonus per la bici elettrica. L'assessore comunale alla Mobilità Andrea Colombo sapeva che i consiglieri Pdl gli avrebbero regalato un monopattino per scherzare sul suo piano di pedonalizzazione. E ha ricambiato la cortesia tirando fuori un mega fac-simile di un bonus da 600euro per comprare una bici elettrica.



LE CONTRADDIZIONI DI BOLOGNA

LA CITTÀ ASIMMETRICA

di ARMANDO NANNI

Le contraddizioni di una città: nelle stesse ore assistiamo all'apertura di un museo, quello della Storia di Bologna, straordinariamente bello e ricco, e alla corsa in extremis (dopo la denuncia del *Corriere*) per cercare di ripulire un po' muri e strade del percorso presidenziale in modo che il capo dello Stato, lunedì e martedì, si imbatta il meno possibile nelle brutture con le quali noi bolognesi ogni giorno dobbiamo convivere. Sarebbe semplicistico dare la colpa al sindaco Merola e solo a lui: la questione graffiti, sporcizia eccetera è aperta da anni e mai risolta. Lo stesso commissario Cancellieri, pur determinata a introdurre qualche soluzione nel suo breve mandato, ha dovuto arrendersi a questo male ormai cronico di Bologna. La visita di un capo dello Stato non si improvvisa e non c'è dubbio che la questione del decoro doveva essere affrontata per tempo, dal Comune come dall'Università che ha invitato Napolitano per conferirgli la laurea honoris causa in Scienze politiche.

Ma quel su cui vale la pena di riflettere è l'asimmetria che le due situazioni (anzi tre, c'è anche la luminiscente vetrina di Arte Fiera) evidenziano: un lungo lavoro di anni (e anche di polemiche per chi non ricordasse gli strali a suo tempo lanciati da Italia Nostra sul progetto del museo di Palazzo Pepoli o il dibattito recente sul restyling di piazza Minghetti) per arrivare a un'opera di livello europeo; un lungo dibattito di anni per non essere arrivati mai ad affrontare concretamente il problema del decoro urbano. Non siamo mai andati oltre le scenette come quella del sindaco Delbono con tuta e pennello, oppure

oltre gli sporadici ed effimeri interventi su qualche muro del centro per mano di banche e commercianti.

Diceva il presidente della Fondazione Carisbo, Fabio Roversi Monaco, nell'intervista di Marco Madonia su questo giornale: «Questa era una città che una volta sapeva pensare in grande». E Merola ha detto, giovedì all'inaugurazione di Arte Fiera sulle note del «Nessun dorma», che Bologna sogna ma vuole farlo a occhi aperti. Due declinazioni della stessa questione, anche se Merola, con il riferimento a tenere gli occhi aperti, giustamente introduce il problema delle risorse comunali che non ci sono. Il punto, al di là delle risorse, è riannodare i fili di una volontà comune che sappia vedere l'eccellenza nelle grandi realizzazioni (o nel valore dell'Università) come nella capacità riconsegnare un po' alla volta a Bologna quel senso civico e quel decoro urbano che la città sente di meritare. Il progetto di pedonalizzazione può rappresentare un'occasione per dare al centro storico una nuova identità. Se tutto si concludesse ancora una volta con queste giornate bellissime e cortissime, comprese tra Arte Fiera, Genus Bononiae, la notte bianca dei musei e delle gallerie d'arte per poi tornare alle brutture di tutto il resto dell'anno ancora una volta saremmo al punto di partenza di un eterno gioco dell'oca.

Questo weekend in vetrina stavolta precede la visita di un capo dello Stato: sarebbe bello fare in modo che la luce di questi riflettori puntati su Bologna potesse avere nel 2012 l'effetto di una sveglia che ci riporta davvero, nei comportamenti e nelle azioni quotidiane, all'altezza del Genus Bononiae.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina 1

CORRIERE DI BOLOGNA

