



## RASSEGNA STAMPA "DI NUOVO IN CENTRO"

A Gennaio 2013 la stampa locale parla di :

- Arredo urbano
- T Days



## RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

### ECONOMIA LOCALE, ECONOMIA NAZIONALE, LAVORO

**IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA** 05/01/13 Via Ugo Bassi e via Indipendenza semi-pedonali 2

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

**IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA** 06/01/13 Piu' spazio ai pedoni sulla T: un'idea che piace 'Cosi' si potrebbero superare i T-days' 4



# Via Ugo Bassi

## Marciapiedi oltre i portici

### e via Indipendenza semi-pedonali

e carreggiata più stretta per gli autobus. Giunta al lavoro da mesi sull'ipotesi

di **SAVERIO MIGLIARI**

UNA via Indipendenza sempre più pedonale, anche durante i giorni feriali. L'idea che ha in testa la giunta è di creare un percorso più stretto dedicato agli autobus. La via del passeggio bolognese diventerebbe quindi più stretta per i mezzi e più larga per i pedoni. Ai lati della strada potrebbero essere costruiti due nuovi marciapiedi che, di fatto, allargherebbero lo spazio pedonale riservato ai portici. L'ipotesi l'ha fatta intuire

lo stesso sindaco Virginio Merola, che nell'intervista rilasciata al *Carlino* ha parlato di un «restringimento della carreggiata di via Indipendenza e Ugo Bassi».

L'idea è in cantiere già da alcuni mesi, ma si deve aspettare la fine dell'inverno per avviare questi lavori che cam-

bieranno il volto al centro storico. Alcune opposizioni potrebbero venire dalla Sovrintendenza. Con quali soldi si potrebbero realizzare questi lavori? Difficile capirlo, in un contesto così di 'lacrime e sangue'. Ma una risorsa a cui attingere potrebbero essere quei fondi stanziati dal Governo per l'Sfm, che di fatto saranno utilizzati anche per l'arredo urbano del-

## IL PUNTO

### Il sindaco

Ha anticipato il progetto al *Carlino*, parlando di un «restringimento della carreggiata in via Indipendenza e Ugo Bassi» per lasciare più spazio ai pedoni

### I fondi

La giunta potrebbe attingere ai fondi stanziati dal Governo per l'Sfm (ferrovia metropolitana), che di fatto saranno usati in gran parte anche per l'arredo urbano

### Il weekend

Comunque non si toccano. La pedonalizzazione totale delle tre strade durante i weekend resta un punto fermo da qui lo scontro con Ascom e Confesercenti



Il presidente dell'Ascom  
**Enrico Postacchini**



la città.

CON l'allargamento dei marciapiedi i commercianti potrebbero anche scegliere di 'invadere' parte della strada con i propri dehors e intercettare così tutti i passanti dal lunedì al venerdì. Rimane ovviamente invariata la scelta dei T-days durante i weekend. Il sindaco Merola non ha nessuna intenzione di retrocedere d'un passo rispetto a questo provvedimento. Ma la costruzione di una carreggiata più stretta su via Indipendenza permetterebbe un buon mix, secondo molti, tra pedoni e viabilità pubblica. Se verrà realizzata è probabile che i detrattori dei T-days torneranno all'attacco chiedendo la pedonalizzazione totale venga annullata, a fronte dell'allargamento della superficie pedonabile.

LO STESSO progetto potrebbe interessare anche via Ugo Bassi, anch'essa abbastanza larga per pensare a un restringimento della carreggiata. Rimane invece ancora un mistero il destino di via Rizzoli, che potrebbe essere anche pedonalizzata sette giorni su sette. In questo caso però servirebbe una rivoluzione totale delle tratte degli autobus, uno sforzo (anche economico) per Tper non indifferente.

L'idea di restringere la carreggiata per gli autobus in realtà non è nuova: nel piano che Ascom mesi fa presentò alla giunta c'era proprio questo progetto. Secondo l'associazione di Strada Maggiore, però, la via su cui si poteva realizzare questo allargamento dei marciapiedi era innanzitutto via Rizzoli.

PROGETTO PEDONALE



A MILANO

Via Paolo Sarpi è una via commerciale di Milano. Nel 2011 è stata oggetto di un intervento di riqualificazione che l'ha trasformata in strada pedonale



Un grosso intervento di riqualificazione è stato avviato, nel 2005, anche in Corso Garibaldi a Milano. Una grande zona di transito pedonale divide la strada in due strette carreggiate





## Più spazio ai pedoni sulla T: un'idea che piace «Così si potrebbero superare i T-days»

Il progetto di restringimento della carreggiata convince anche i commercianti

L'IPOTESI di restringere la carreggiata di via Indipendenza piace a molti. Ma la realizzazione di questo progetto potrebbe essere anche l'inizio di una nuova fase del piano traffico. Ampliare l'area pedonale non solo in via Indipendenza ma anche in via Ugo Bassi (e perché no) in via Rizzoli potrebbe essere la soluzione dei tecnici comunali per 'aprire' i T-days e ridurre il traffico in tutti i giorni della settimana. Intanto si possono fare supposizioni, prendendo le misure di strade e mezzi. Considerando una larghezza media della via di 15 metri (in molti punti è più larga, in realtà) se si costruissero ai lati due marciapiedi (o solo due corsie) di 4 metri l'uno rimarrebbero solo sette metri per i mezzi. Volendo fare due corsie, una per senso di marcia, si tratterebbe di due spazi di circa 3,5 metri. Uno spazio appena sufficiente per fare passare i futuri filobus Crealis, che sono larghi 2,5 metri.

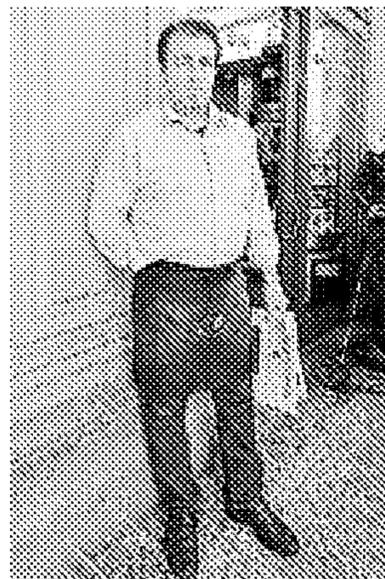
Ma via Indipendenza più accessibile ai pedoni sette giorni su sette piace a cittadini e commercianti. Non si parla di T-days estesi oltre i weekend, ma di «restringimento della carreggiata di via Indipendenza e Ugo Bassi». Diversa l'opinione del popolo del web, come si evince dal grafico a fianco. Con più spazio riservato all'area pedo-

nale i locali potrebbero allestire i dehors, tavoli e sedie all'aperto. «Sembra una buona iniziativa — commenta Daniele Bianconi, ti-

### LA SIMULAZIONE

A destra, un esempio di come potrebbe essere realizzato questo piano

tolare del bar 'Canton de' Fiori' —. Con il giusto arredo urbano, e un sistema efficiente di mezzi pubblici, la chiusura al traffico



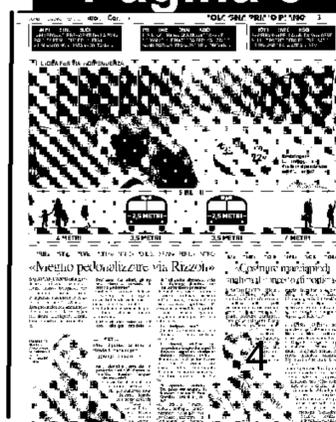
Aldo Di Cicco



Daniele Bianconi



Emilia Crocerossa





non può che essere positiva». I T-days però rimangono un problema su cui il Comune non è disposto a scendere a compromessi. «Siamo contrari ai finesettimana di blocco totale. Se piove, nevicata o se fa troppo caldo la gente non si muove a piedi — spiega Aldo Di Cicco del 'Bar del Cuore' —. Senza contare le difficoltà di anziani e disabili nel raggiungere il centro». Anche lui si dice favorevole all'ampliamento dell'area dedicata al passeggio oltre i portici, riservando un percorso centrale esclusivamente agli autobus. Ma puntualizza: «Ci devono lasciare

la possibilità la sera e la mattina presto di passare con i veicoli per lo scarico merci».

**PAOLO Landi**, titolare di un locale in via Indipendenza, teme che l'idea del sindaco si potrà sfruttare solamente a caro prezzo: «È un buon segnale di apertura. Ma se ci vogliono davvero aiutare, i costi per i dehors non dovranno essere esagerati».

La proposta piace anche perché ricalda i modelli delle grandi città del Nord Europa. «Ho vissuto trent'anni in Germania — racconta **Lorenzo Da Ros** titolare della

gelateria 'L'arte del gelato' — dove la gente è più tranquilla. Qua i portici sono stretti, le persone si stressano a camminare tra la folla». «È una buona iniziativa anche per la sicurezza stradale» commenta **Emilia Crocerossa**, a passeggio per via Indipendenza nel primo sabato di saldi. **Carlos Vinci**, turista siciliano, è la prima volta che vede il centro di Bologna chiuso al traffico: «Mi piace l'ipotesi di migliorare la viabilità su modello delle grandi città del Nord Europa».

**Saverio Migliari  
e Maddalena Oculi**



Paolo Landi



Lorenzo Da Ros

**SAN FELICE IN SUBBUGLIO  
COMMERCianti E RESIDENTI DELLA ZONA  
PALASPORT SUL PIEDE DI GUERRA:  
«IL SINDACO NON CI STA ASCOLTANDO»**

**PARTENZA SPRINT DEI SALDI  
I SALDI PARTONO «CON IL PIEDE GIUSTO», DICE IL  
PRESIDENTE DI CONFESERCENTI SERGIO FERRARI  
«ANCHE PERCHÉ ERA UNA BELLISSIMA GIORNATA»**



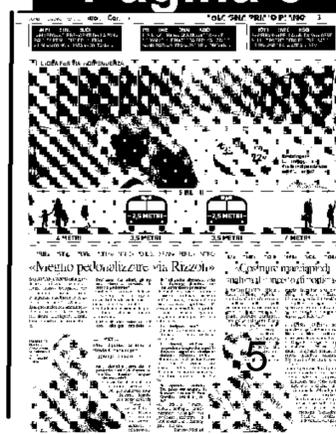
Carlos Vinci



Floriano Terrano

**PROSSIME PEDONALIZZAZIONI  
IL SINDACO HA GIÀ ANNUNCIATO CHE LE  
PROSSIME DUE PIAZZE DA PEDONALIZZARE  
SONO PIAZZA S. FRANCESCO E ALDROVANDI**

**DIROTTAMENTO DI RISORSE  
PER FINANZIARE I LAVORI DA SVOLGERE  
SULLA T POTREBBERO ESSERE USATE  
LE RISORSE DESTINATE ALL'SFM**





## RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

### MOBILITA' E TRASPORTI

<b>UNITA' EDIZIONE BOLOGNA</b>	16/01/13	Pass per i disabili arriva il giro di vite: da dieci a due ciascuno	2
------------------------------------	----------	---	---

<b>IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA</b>	16/01/13	Stretta sui pass: due targhe per disabile	3
---	----------	---	---

### ECONOMIA LOCALE, ECONOMIA NAZIONALE, LAVORO

<b>IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA</b>	07/01/13	'Marciapiedi in via Indipendenza e stop ai T-day'	6
---	----------	---	---

<b>IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA</b>	09/01/13	Via Rizzoli semi-pedonale: ecco l'idea dell'Ascom	7
---	----------	---	---



# Pass per i disabili arriva il giro di vite: da dieci a due ciascuno

BOLOGNA

PAOLA BENEDETTA MANCA  
pbmanca@gmail.com

Giro di vite di Palazzo D'Accursio sui pass per entrare in centro con l'auto, a partire da quelli per i disabili - che da 10 si riducono a 2 - fino ad arrivare ai famigerati pass Ip (di Interesse pubblico) che consentono l'accesso alla Ztl a dirigenti e dipendenti non operativi della giustizia, della Curia, dei Ministeri, delle forze dell'ordine, della sanità, scuola e Università. Ad annunciare la stretta, l'assessore alla Mobilità, Andrea Colombo. «Finora - ricorda - abbiamo revocato 300 pass Ip». Si era cominciato a inizio mandato a Palazzo D'Accursio, col sindaco, gli assessori, i consiglieri e la stampa. Si era proseguito con i consiglieri regionali e provinciali e poi con i parlamentari (molti di loro hanno restituito i pass volontariamente). «Il Comune - spiega Colombo - aveva chiesto da tempo ai vari enti una revisione sui pass Ip» ma «la spontanea rinuncia da parte dei titolari non c'è stata», così penserà Palazzo D'Accursio a sfoltire i permessi entro aprile.

Un po' più lontano il traguardo per il riassetto dei pass per i disabili che saranno ridotti a partire da febbraio ed entro giugno. Dalla prossima estate, dunque, ogni disabile avrà a disposizione un pass per due targhe, con un'eccezione: sarà associabile al contrassegno una terza targa per un massimo di 50 giorni l'anno (circa una volta a settimana), previa comunicazione via fax, sms, mail o agli sportelli del Comune. Da febbraio, poi, verranno creati anche i nuovi pass per disabili nel formato europeo che permette di usarli in tutta l'Ue. A rilasciarli sarà una commissione medico-legale dell'Ausl e la revisione scatterà ogni 5 anni. Al disabile, poi, sarà fornito un pin, col quale potrà richiedere l'associazione della terza targa. In questo modo diventerà lui stesso il responsabile del contrassegno.

Per evitare abusi, ai controlli della polizia municipale si aggiungeranno verifiche a campione. «Oggi - annuncia Colombo - nasce finalmente un'alleanza tra istituzioni e associazioni dei disabili, per attuare una lotta senza quartiere contro i furbetti dei pass e semplificare la vita ai disabili e alle loro famiglie». Un insieme di regole messe a punto dopo «un lungo e rigoroso lavoro con associazioni, Ausl, Regione e Comuni dell'area metropolitana» per giungere «a un equilibrio tra inasprimento delle regole e necessaria flessibilità per i disabili».

Oggi entrano in centro a Bologna, grazie ai pass H, H0 e Hc (per i non

IL CASO

## La forbice del Comune

**Palazzo d'Accursio sfoltirà i permessi anche per dirigenti e dipendenti non operativi di giustizia, Curia, Ministeri, forze dell'ordine.**

vedenti), circa 3.000 auto al giorno. I contrassegni sono 9.465 e vi sono associate 25.545 targhe (in media 2,8 a disabile).

Sono invece circa 45.000 le targhe di non residenti in città che possono entrare in centro. D'ora in poi, però, si cambia anche su questo versante: i non residenti dovranno richiedere un permesso 48 ore prima (o avvertire del loro accesso entro 48 ore), comunicando la targa via fax, posta elettronica certificata o agli sportelli. Palazzo D'Accursio, però, sta lavorando a un accordo con i Comuni della provincia per applicare in tutto il territorio le regole per i residenti a Bologna. «Una sorta di anticipo della città metropolitana» sottolinea Colombo. Con i capoluoghi di provincia e con Imola e Faenza, invece, si avvierà la creazione di un database regionale, per arrivare all'autorizzazione all'accesso e alla sosta nelle Ztl delle città senza ulteriori comunicazioni da parte dai titolari.

Grande soddisfazione per il giro di vite sui pass è stata espressa dalla Procura. «È un nuovo modo di approcciare il problema che denota accortezza amministrativa e sensibilità istituzionale per il lavoro svolto da Procura e polizia municipale» commenta il procuratore aggiunto Valter Giovannini, titolare dell'inchiesta sui pass che, l'anno scorso, ha coinvolto anche alcuni giocatori del Bologna e portato alla luce irregolarità nel sistema dei controlli.

...

**L'assessore Colombo:  
«Il Comune aveva chiesto da tempo ai vari enti una revisione sui pass cosiddetti di Interesse pubblico» ma «la spontanea rinuncia da parte dei titolari non c'è stata»**

**Pagina 25**



# DISABILI

Le targhe collegate ad ogni contrassegno da dieci scendono a due: ne spariranno più di seimila. Terza targa abbinabile solo per 24 ore e per 50 volte all'anno

R&C



# SCURE SUI PASS

Zanchi a pagina 6 e 7

## Carisbo apre al sabato mattina

La novità E nei giorni feriali sportelli operativi fino alle 20





# Stretta sui pass: due targhe per disabile

*Le nuove regole volute dalla giunta: terza targa possibile una tantum*

di **ANDREA ZANCHI**

**LA STRETTA** sui pass handicap è finalmente realtà. Richiesta da molti, associazioni dei disabili in testa, e preceduta dall'inchiesta penale sull'uso a dir poco allegro fatto da molti possessori dei tagliandi che nella primavera di due anni fa aveva coinvolto anche diversi giocatori del Bologna, la riforma è adesso pronta a partire, con l'obiettivo di entrare a regime entro fine giugno. Per prima cosa le targhe abbinabili a ogni contrassegno saranno d'ora in poi solo due e non più dieci come in passato, mentre una terza targa potrà essere aggiunta a richiesta del disabile (fino a un massimo di 50 l'anno) e sarà valida per una sola giornata. In questo modo, se ogni possessore del tagliando abbinerà due targhe, le auto autorizzate passeranno dalle 25.545 odierne a 18.930, portando a un taglio di 6.615 macchine.

**I PROVVEDIMENTI** annunciati ieri dall'assessore alla Mobilità, Andrea Colombo, però, non si fermano qui. I vecchi pass arancioni sono destinati ad andare presto in pensione: da febbraio, infatti, saranno distribuiti solo i nuovi modelli di contrassegno europeo, di colore blu, che riportano sul retro foto e firma del titolare, rendendo più difficili gli abusi e collegando il contrassegno non più alla vettura ma al disabile titolare. Inoltre, si procederà alla revisione di tutti i contrassegni temporanei (tecnicamente chiamati H0, concessi per invalidità riconosciuta dall'Ausl e validi al massimo cinque anni) rilasciati prima del 15 gennaio, per il cui rinnovo, d'ora in poi, servirà un certificato rilasciato dall'Ausl e non più dal

medico di base.

Contestualmente, oltre alle verifiche su strada compiute dalla Polizia Municipale si procederà a una serie di controlli a campione sui nuovi pass rilasciati, «Cosa che — specifica Colombo — finora non era mai stata fatta».

## CONTROLLI

**Da febbraio previste verifiche a campione e coordinamento con gli altri comuni**

**PER AGGIUNGERE** una terza targa temporanea, poi, ci si potrà rivolgere agli sportelli del Comune, mandare un fax oppure utilizzare Internet o spedire un semplice sms, il tutto grazie a un numero pin che sarà dato ad ogni possessore di contrassegno, con l'obiettivo di permettere un controllo più stringente sulle targhe associate al proprio pass e con il risultato di responsabilizzarlo maggiormente.

mente.

Novità in arrivo anche per i non residenti nel Comune di Bologna, di cui la banca dati di Palazzo D'Accursio, oggi, conta ben 42.398 targhe registrate: in futuro l'abilitazione varrà solo 48 ore e potrà essere richiesta anche entro due giorni dopo l'accesso nella Ztl. A questo proposito è prevista una specifica campagna di comunicazione attraverso siti istituzionali, Consulta dell'handicap, segnaletica ai varchi di Sirio e sui pannelli elettronici che informano gli automobilisti sul traffico.

**TRATTATIVE** avviate, infine, anche con i Comuni della provincia di Bologna, di cui Palazzo D'Accursio ha finora registrato 26.696 targhe: tramite un accordo da stilare con ogni amministrazione si applicheranno ai residenti del Comune della provincia le stesse regole dei residenti a





**FRONTE**  
A destra, il nuovo modello europeo di permesso per disabili che sarà distribuito dal Comune



Il presente contrassegno dà diritto al titolare di usufruire delle facilitazioni di parcheggio previste dallo Stato membro in cui si trova.

In caso di utilizzazione, il presente contrassegno deve essere apposto nella parte anteriore del veicolo in modo tale che il retro sia chiaramente visibile per i controlli.

**RETRO**

Sulla seconda facciata del nuovo permesso la novità più importante: andranno messi foto e firma del disabile che ne ha diritto



Bologna, prima fra tutte la cancellazione del contrassegno in caso di morte del disabile, cosa che sotto le Due Torri avviene già in modo automatico. «Un'anticipazione della città metropolitana» ha commentato Colombo. E soprattutto un modo per non permettere che confini e competenze amministrative favoriscano ancora i 'furbetti dei pass'. Stessa condivisione avverrà anche con gli altri comuni capoluogo dell'Emilia Romagna, tramite un'unica grande banca dati regionale. Soddisfatta del nuovo regolamento anche la presidente della Consulta comunale disabili, Giovanna Guerriero: «Sono contenta, abbiamo ripreso a collaborare e a dialogare per trovare nuove soluzioni».





## «Marciapiedi in via Indipendenza e stop ai T-day»

Maurizio Ghetti, Pd, appoggia l'idea del sindaco: «I bus devono poter passare»

di SAVERIO MIGLIARI

L'IDEA del sindaco di restringere la carreggiata di via Indipendenza, creando due marciapiedi laterali e una corsia solo per gli autobus, piace anche a una parte del Pd. Soprattutto se poi questo intervento permettesse di 'aprire' i T-days, creando di fatto una superficie promiscua, altamente pedonale, durante tutta la settimana. «Io sono assolutamente di questo avviso», spiega Maurizio Ghetti, consigliere comunale dei democratici.

«In questo modo — continua — si potrebbe riequilibrare una situazione di disagio legata al fatto

che i mezzi pubblici, durante i T-days, non possono passare». Secondo Ghetti, lo stop agli autobus era e continua a essere «un problema rimasto aperto, dal mio punto

### LA CRITICA

«L'assenza dei mezzi pubblici nel week end è un problema da superare»

di vista».

ANCHE lui conferma che l'idea, per ora solo in embrione, c'è: «Ricordo che i tecnici ci spiegarono questo progetto: la creazione di

una corsia preferenziale su via Indipendenza solo per gli autobus». Si tratterebbe certamente di un'apertura verso i commercianti, Ascom e Confesercenti in primis, che da mesi si lamentano per il provvedimento deciso dall'assessore Andrea Colombo. Non si tratterebbe assolutamente di un passo indietro nella svolta pedonale della giunta, ma piuttosto di un 'aggiustamento' dei provvedimenti emessi l'anno scorso.

GHETTI, assieme ad altri consiglieri comunali del Pd, si è sempre speso per recuperare un dialogo con l'associazione dei commercianti di Strada Maggiore: «Mi pa-

re che anche il sindaco abbia aperto recentemente all'opportunità di creare una promiscuità tra mezzi pubblici e pedoni», spiega.

GIÀ L'ESTATE scorsa Ghetti intervenne a favore dei commercianti, che accusavano i T-days di essere co-responsabili nel calo delle vendite registrate: «Se ci sono dubbi sui trasporti durante i T-days? Sì. L'assenza del mezzo pubblico è penalizzante», disse. «Ho colto che dobbiamo lavorare sul trasporto pubblico. Il problema esiste e non può essere sottovalutato». A seguito di quella discussione il Comune istituì la seconda navetta, con fermata in Piazza Maggiore e piazza Roosevelt.

### Il progetto

Il sindaco ha detto di volere «restringere la carreggiata di via Indipendenza e di via Ugo Bassi»

### La corsia

Al centro della carreggiata, a quel punto, dovrebbero scorrere soltanto i nuovi filobus





## Via Rizzoli semi-pedonale: ecco l'idea dell'Ascom

Quattro architetti avevano lavorato al progetto rifiutato dalla Giunta. Ma ora torna d'attualità

di SAVERIO MIGLIARI

UNA via Rizzoli semipedonale, con marciapiedi laterali e una corsia solo per i mezzi pubblici, è possibile: lo ha dimostrato Ascom alcuni anni fa e qui sopra riportiamo il *rendering* di quell'ipotesi. E così, lo stesso progetto, potrebbe essere preso ad esempio dal Comune per realizzare la sua idea (ancora tutta da discutere) di un restringimento della carreggiata di via Indipendenza e Ugo Bassi. I quattro architetti coinvolti da Ascom nell'elaborazione di quel progetto (Filippo Boschi, Glauco

Gresleri, Roberto Scannavini, Andrea Trebbi) avevano concentrato la loro attenzione su via Rizzoli, le Due Torri, il Quadrilatero e Santo Stefano. «Quell'asse — si legge sui documenti, già in possesso del Comune — costituisce il quadrante di pedonalità urbano ad altissima intensità, sia monumentale che economico-commerciale».

SNATURARE quella zona del centro dalla sua «identità mercantile» sarebbe un'assurdità. Per questo i progettisti coinvolti da Ascom avevano proposto un «po-

tenziamento dell'attuale pedonalizzazione», con un intervento strutturale creando «ampi listoni pedonali per la sosta e il passeggio». A quel punto si potrebbe an-

**VIA INDIPENDENZA**  
**Il sindaco infatti vorrebbe restringerla con nuovi marciapiedi**

che pedonalizzare «il tratto di via Castiglione dalla Mercanzia al Corso Farini».

La proposta fatta dai commercian-

ti è stata rigettata dalla giunta, ma ora l'idea accennata da Merola pare avvicinarsi parzialmente a questo progetto. Anche la Soprintendenza non avrebbe nulla in contrario a intervenire su via Indipendenza per ampliarne la zona pedonale.

IERI la dottoressa Paola Grifoni, soprintendente dei beni architettonici e paesaggistici, ha detto: «Sinceramente non credo che si snaturerebbero i portici. Parliamone». E non solo. Grifoni ha anche indicato una possibile soluzione per evitare di creare un vero e proprio marciapiede rialzato su via Indipendenza: «Si possono ripavimentare i lati di via Indipendenza con, ad esempio, un porfido che abbia una tessitura diversa dalla carreggiata degli autobus. In questo modo non servirebbe creare uno spessore».

Il dilemma è se i T-days siano ancora indispensabili, una volta realizzato un intervento di questo genere con una corsia preferenziale solo per autobus. Restringere la circolazione in quella via non è semplice, anche da un punto di vista normativo. Ma certamente la zona ne godrebbe anche esteticamente, limitando il traffico veicolare.



Giancarlo Tonelli, direttore Ascom



### MEROLA AL 'CARLINO'

#### Più spazio ai pedoni

Nell'intervista del 3 gennaio, il sindaco aveva detto di essere da tempo al lavoro su un progetto di «restringimento della carreggiata in via Indipendenza e Ugo Bassi a tutela dei pedoni»



#### Filobus e T-days

«Che sui T-days ci sia un conflitto è normale, ma da vent'anni parliamo del centro e ormai la strada è segnata. Far passare i filobus? Il blocco resta permanente, a meno di un progetto che metta in sicurezza i pedoni»

**L'IPOTESI**  
**A destra, il progetto elaborato dall'Ascom per via Rizzoli semi-pedonale con spazio per il passeggio e i dehors**

Pagina 4





## Il problema dehors

La soprintendente Paola Grifoni, favorevole al progetto dei nuovi marciapiedi in via Indipendenza ma senza tavolini, l'Ascom risponde che «i dehors sono un aspetto qualificante»



La T (via Indipendenza, Rizzoli e Ugo Bassi) chiusa al traffico, bus compresi, durante il weekend

GIANCARLO TONELLI

# Mano tesa al Comune: «Sarebbe un'evoluzione Parliamone insieme»

«SE IL COMUNE, con questo progetto, intenderà riaprire all'uso dei mezzi pubblici la T durante i weekend noi saremo disposti a sederci al tavolo, con le nostre proposte, idee e risorse». Il direttore di Ascom, Giancarlo Tonelli, abbassa la guardia per un attimo e porge la mano all'amministrazione, «con un umore diverso da quello che abbiamo avuto fino ad adesso». E' chiaro che per la Confcommercio, come già detto dal presidente Enrico Postacchini, la *conditio sine qua non* rimane la sospensione dei T-days. «Poi si dovrà ragionare su cosa accadrà con il solo passaggio dei mezzi pubblici». Tradotto: come potrà essere organizzato lo scarico merci per i commercianti che su quella via hanno le proprie boutique? Forse tramite le fasce orarie, come oggi. «Altrimenti si potrebbero anche individuare zone di carico e scarico nelle vie limitrofe alla T».

Tonelli risponde anche alla soprintendente Paola Grifoni, che ieri ha aperto a questa possibilità, ma fissando molti paletti per quanto riguarda i dehors da montare sui futuri marciapiedi: «Noi crediamo che i dehors rappresentino un aspetto qualificante, per questo sosteniamo l'importanza di tenerli montati per tutto l'anno». All'assessore Andrea Colombo, l'ideatore dei T-days, Tonelli dice che «questa operazione sarebbe un'evoluzione e non un passo indietro. Non ci sarebbero sconfitti».



## Bilancio 2013: «Alzare le tasse non basterebbe a coprire i tagli»

IN VISTA dell'approvazione del bilancio 2013 «dobbiamo far fronte ad un ulteriore taglio di 40 milioni di euro e anche alzando al massimo tutte le tasse che possiamo alzare, arriveremmo a coprirne 15». Di conseguenza, «abbiamo qualche mese per capire come non impazzire». E' stato molto sincero il sindaco Merola, nell'incontro con i cittadini organizzato dall'Università Primo Levi. Spiega poi che l'amministrazione sta lavorando al progetto di cittadinanza attiva: «C'è un progetto che a breve presenteremo nei quartieri — spiega —, con i cittadini che si autorganizzano per fare servizi di interesse generale sostenuti dal Comune, ma non al posto del Comune».

## I COMMERCianti

L'IDEA RICORDA MOLTO UN PROGETTO GIÀ PRESENTATO DALL'ASCOM. E' IL PRIMO SEGNO DI DISTENSIONE DOPO MESI DI ROTTURA

## LA SOPRINTENDENZA

PAOLA GRIFONI APRE ALL'IDEA: «BASTA USARE UNA PAVIMENTAZIONE DIVERSA. MA NIENTE TAVOLINI IN QUELLA ZONA»

## LA CRITICA

QUESTA IPOTESI NON PIACE PERÒ A TUTTI NEL PD. ANDREA DE PASQUALE: «QUEI SOLDI VANNO USATI PER MIGLIORARE IL TRASPORTO PUBBLICO»





BENEDETTO ZACCHIROLI (PD)

## «Così si può superare il problema dei bus nei T-days»

«L'IDEA mi piace e se si estendesse anche a via Rizzoli si creerebbe un'area pedonalizzata grande, dove fare in modo che di sabato e domenica il servizio pubblico non abbia più l'interruzione di carico che si ha durante i T-days». L'idea che circola in giunta di restringere la carreggiata di via Indipendenza e Ugo Bassi, creando una corsia preferenziale solo per i mezzi pubblici, conquista un altro 'sì' nelle file del Pd. Il consigliere comunale Benedetto Zacchioli non stigmatizza i T-days in quanto tali («erano anche nel mio programma di mandato quando ho corso per la candidatura a sindaco»), ma riconosce che c'è un problema: «Ad oggi, l'interruzione di carico dei mezzi pubblici che si ha durante i weekend, è ancora una nota dolente in quel bel progetto dei T-days».



Benedetto Zacchioli, consigliere Pd

**E ALLORA**, una volta ampliata la zona pedonale, anche i T-days potrebbero essere rimodellati: «La via si trasforma, diventa un'altra cosa in questo modo — commenta —. Questo vuole dire che la chiusura totale si potrebbe fare solo per eventi particolari, perché sarebbe già una zona pedonale». Una via Indipendenza con un ampio marciapiede dove camminare liberamente sette giorni su sette «mi piace molto — continua Zacchioli —, perché è un'ottimizzazione estetica e funzionale di via Indipendenza. Intanto perché rifacendo la strada si ridarebbe dignità al manto stradale di via Indipendenza». E poi funzionale perché «anche nei giorni normali, non di T-days, c'è molto traffico sotto il portico».

s. m.





## RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

### POLITICA LOCALE

**IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA** 08/01/13 'Allargare la zona pedonale? Si', ma niente dehors' 2

**IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA** 10/01/13 'T-days, i bus devono circolare' 4

### ECONOMIA LOCALE, ECONOMIA NAZIONALE, LAVORO

**IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA** 05/01/13 Via Ugo Bassi e via Indipendenza semi-pedonali 6

**IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA** 09/01/13 Via Rizzoli semi-pedonale: ecco l'idea dell'Ascom 8

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

**IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA** 06/01/13 Piu' spazio ai pedoni sulla T: un'idea che piace 'Cosi' si potrebbero superare i T-days' 11



## «Allargare la zona pedonale? Sì, ma niente dehors»

La soprintendente Paola Grifoni apre all'idea di Merola: «Si può creare una pavimentazione diversa»

di SAVERIO MIGLIARI

LA SUA opinione sulle pedonalizzazioni della T è nota: un errore. Paola Grifoni, soprintendente per i Beni architettonici e del paesaggio, aveva detto, prima che partissero i T-days: «Sono terrorizzata». Ma davanti alla proposta di una via Indipendenza un po' più larga per i pedoni, dove però possano passare sempre i mezzi pubblici, dice: «Non vedo problemi in questo senso: parliamone». La sua apertura però va controbilanciata, perché se si potrà aumentare la su-



perficie calpestabile di via Indipendenza (magari annullando anche, a quel punto, i T-days) non sarà invece possibile coprire quei marciapiedi di nuovi dehors.

**Il Comune le ha mai accennato questa idea?**

«No, non ne abbiamo mai parla-



**I PORTICI  
SALVAGUARDATI**

**«Non credo che questo progetto snaturerebbe i portici. Non servono spessori: basta pavimentare con una tessitura diversa»**

to».

**Crede che ci sarebbero ostacoli dal punto di vista della tutela dei beni architettonici?**

«Non vedo problemi. Se c'è l'idea di creare marciapiedi laterali esterni ai portici se ne può parlare».

**C'è chi pensa che questa operazione snaturerebbe il senso dei portici bolognesi. Cosa ne pensa?**

«Sinceramente non credo che si snaturerebbe nulla».

**Sarebbe possibile realizzare questa ampia zona pedonale con un intervento strutturale e con la creazione di marciapiedi esterni?**

«Se ne può discutere assieme. Ma

ad esempio si potrebbe pensare ad ampliare la zona pedonale anche senza spessore. Ricordo che le banchine del Civis crearono non pochi problemi in questo senso».

**Ad esempio come si potrebbe delimitare la nuova zona pedonale?**

«Si possono ri-pavimentare i lati di via Indipendenza con ad esempio un porfido che abbia una tessitura diversa dalla carreggiata degli autobus. In questo modo non servirebbe creare uno spessore».

**Crede che a quel punto sarebbe possibile anche dare più spazio ai dehors?**

«Non facciamo che questa città di-

venti monopolio dei turisti. I dehors spezzerebbero l'armonia della strada».

**Lei si era già espressa negativamente sui T-days prima che diventassero un provvedimento definitivo. Ora cosa ne pensa?**



**L'ESEMPIO  
NEGATIVO**

**«La pedonalizzazione a Firenze ha reso la zona dell'Oltrarno ancora più morta di quanto non fosse già prima»**

«Mi sono già scontrata con i T-days e con l'assenza del trasporto pubblico».

**In che senso?**

«Io amo camminare, ma mi è capitato di trovarmi sui mezzi pubblici durante i T-days e capisco le difficoltà che hanno alcune persone durante i weekend, soprattutto gli anziani. Ne ho colto tutti gli aspetti negativi».

**Lei è di Firenze, una città che è stata fortemente pedonalizzata. Quali sono stati gli effetti?**

«Se prima la zona dell'Oltrarno era abbandonata, con la pedonalizzazione fatta ultimamente la piazza di palazzo Pitti è morta ancora di più».



**L'ASSOCIAZIONE PRO T-DAYS****'Bologna pedonale' applaude:  
«Così si elimina il caos»**

**CHI CERTAMENTE** non farà opposizione al progetto di allargamento della zona pedonale è l'Associazione Bologna pedonale, che dall'anno scorso sostiene e promuove la politica della giunta. «Sicuramente la gradiremmo, anche se non abbiamo ancora una posizione condivisa perché il progetto non è stato ancora presentato — spiega la portavoce Paola Forte —. Via Indipendenza, durante la settimana, non è altro che un parcheggio in sosta vietata, una zona di carico e scarico piena di caos e smog». Secondo la sostenitrice dei T-days la strada dello shopping è «un luogo poco regolamentato, malgrado ci sia un controllo telematico degli accessi». Detto questo però, non è pensabile un passo indietro dal provvedimento dei T-days: «Solo se si trattasse di un intervento davvero rivoluzionario e bellissimo si potrebbero annullare i T-days — spiega Paola Forte —, perché ormai è più di un anno che ci raccontiamo quanto siano belli i T-days».

La pedonalizzazione nei weekend avrebbe «finalmente messo al centro le persone. E ha stabilito un principio: se proprio serve un mezzo di spostamento, il primo sono i propri piedi». Da qui, per Bologna pedonale, non si torna indietro.

**L'APPEAL DEL SINDACO**

SECONDO LA CLASSIFICA DEL GRADIMENTO DEL SOLE VENTQUATTRORE, MEROLA DALL'ANNO SCORSO AVREBBE PERSO UN -1,5% DI CONSENSI

**L'ARMONIA DELLA STRADA**

«NON FACCIAMO CHE QUESTA CITTÀ DIVENTI UN MONOPOLIO PER TURISTI. I DEHORS SPEZZEREBBERO L'ARMONIA DELLA STRADA»

**L'ASSENZA DEGLI AUTOBUS**

«MI SONO SCONTRATA CON I T-DAYS E L'ASSENZA DEI MEZZI PUBBLICI. CAPISCO LA DIFFICOLTÀ CHE RICONTRANO ALCUNE PERSONE»



**SCHIETTA**  
La Soprintendente ai beni architettonici e paesaggistici Paola Grifoni. Quando si introdussero i T-days disse: «Sono terrorizzata»





# «T-days, i bus devono circolare»

Ugo Mazza (Sel): «Serve un progetto nuovo, ma sette giorni su sette»

**PER QUANTO** sia solo un progetto, di sicuro l'idea del sindaco Merola — anticipata al Carlino nell'intervista di inizio d'anno — di restringere la carreggiata di via Indipendenza ha acceso un interesse trasversale in città. Politici, commercianti, architetti e soprintendenza: tutti a immaginare come potrebbe essere la strada-salotto della città. L'idea, come è noto, nasce dalla spinta della giunta verso una sempre maggiore pedonalità. Dunque, ecco che in via Indipendenza lo spazio per i mezzi pubblici potrebbe essere sensibilmente ristretto per creare nuovi marciapiedi oltre i portici, da dedicare proprio al passeggio. Favorevoli o contrari, comunque se ne parla. Anche perché per molti questa semi-pedonalizzazione potrebbe essere il primo passo per «ammorbire» i T-days, cioè il blocco totale del traffico nei weekend, autobus compresi, in via Indipendenza-Rizzoli-Ugo



trasporto pubblico ha un occhio... addestrato.

«L'IDEA del sindaco di aprire le vie Indipendenza e Ugo Bassi ai filobus è un primo passo che condivide pienamente — dice — ma serve un altro passo sulla strada di una mobilità intelligente e sostenibile a Bologna». E qui Mazza contesta di fatto l'interruzione imposta dalla giunta durante il fine settimana pedonale, con soltanto la sostituzione di due navette.

«Per aumentare l'uso del trasporto pubblico — prosegue — è necessario che esso

Bassi.

Interessante, in questo contesto, l'intervento di Ugo Mazza (nella foto), esponente di Sel, ma già presidente di Atc e che quindi sul

sia uguale a se stesso sette giorni su sette, affidabile, cadenzato e accessibile. Il Comune dovrebbe affidare ad esperti europei lo studio di una nuova rete che riduca fortemente il passaggio dei bus dalla famosa T, spostando lo scambio delle linee su via Irnerio e su via Marconi, invece che via Ugo Bassi e Rizzoli. Una nuova rete — precisa — che dovrà tenere in maggiore conte le nuove periferie ed essere integrata con le fermate cittadine del Servizio ferroviario metro-

politano.

Diversamente dall'Ascom — previsa poi Mazza — penso che via Rizzoli dovrebbe far parte di una grande area pedonale: Piazza Maggiore, le Due Torri e piazza Santo Stefano potrebbero diventare uno spazio monumentale, unico in Europa, e di grande attrazione turistico-culturale. Ma anche l'idea del passaggio di una linea elettrica in via Rizzoli non sarebbe contraria a questo progetto strategico per Bologna: passiamo ai fatti, ma sette giorni su sette».





MARCO LISEI  
 CAPOGRUPPO PDL

## «Su via Indipendenza soltanto uno spot Siamo pronti a dare un contributo»

MARCO Lisei capogruppo del Pdl in consiglio comunale è categorico. L'idea che circola in giunta, di restringere la carreggiata delle via Indipendenza e Ugo Bassi, creando una corsia preferenziale solo per i mezzi pubblici, «va a sanare un progetto sbagliato in partenza», dice Lisei (nella foto).

«Allargare i marciapiedi — sottolinea il capogruppo — comporta conseguenze non marginali sul commercio e crea un imbuto per i mezzi pubblici». Dunque, l'idea «non è altro che uno spot», tuona il capogruppo del Pdl, e «sembra più una proposta nata per uscire dalla 'palude' dei T-days».

«C'è un'apertura da parte dell'amministrazione comunale — aggiunge Lisei —, ma bisogna ragionare e riflettere sulle incognite e sui rischi. Anche perché l'idea di Palazzo d'Accursio, per come viene presentata, sarebbe permanente, sette giorni su sette, e per questo deve essere ragionata bene. Le operazioni di carico e scarico delle merci sarebbero impossibili: i mezzi avrebbero notevoli difficoltà a fermarsi. Inoltre, trovo sbagliato allargare i marciapiedi sul lato dei portici. L'apertura rispetto al progetto iniziale dei T-days ben venga, noi del Pdl siamo stati i primi a sollecitarla, ma a questo punto chiediamo partecipazione. Lanciare una proposta, come se fosse uno spot, non porta nessun beneficio. Essendo uno stravolgimento vero e proprio, vogliamo dare il nostro contributo e aprire un ragionamento anche sui dehors. L'idea deve essere ben studiata, per non rischiare di fare investimenti che poi potrebbero rivelarsi sbagliati».

LISEI, quindi, ritiene che l'idea del primo cittadino, di rivedere la viabilità di via Indipendenza e Ugo Bassi a tutela dei pedoni, sia un segnale significativo lanciato dall'amministrazione «che fa capire le difficoltà del Comune nate dai T-days». Al tempo stesso, però, il capogruppo in consiglio apre le porte alla proposta lanciata da Paola Grifoni, soprintendente per i Beni architettonici e del paesaggio. «Il parere della soprintendente — conclude Lisei — non è sbagliato: utilizzare un sistema diverso al posto dei marciapiedi allargati può essere un'idea da prendere in considerazione».





# Via Ugo Bassi

## Marciapiedi oltre i portici

### e via Indipendenza semi-pedonali

e carreggiata più stretta per gli autobus. Giunta al lavoro da mesi sull'ipotesi

di SAVERIO MIGLIARI

UNA via Indipendenza sempre più pedonale, anche durante i giorni feriali. L'idea che ha in testa la giunta è di creare un percorso più stretto dedicato agli autobus. La via del passeggio bolognese diventerebbe quindi più stretta per i mezzi e più larga per i pedoni. Ai lati della strada potrebbero essere costruiti due nuovi marciapiedi che, di fatto, allargherebbero lo spazio pedonale riservato ai portici. L'ipotesi l'ha fatta intuire

lo stesso sindaco Virginio Merola, che nell'intervista rilasciata al *Carlino* ha parlato di un «restringimento della carreggiata di via Indipendenza e Ugo Bassi».

L'idea è in cantiere già da alcuni mesi, ma si deve aspettare la fine dell'inverno per avviare questi lavori che cam-

bieranno il volto al centro storico. Alcune opposizioni potrebbero venire dalla Sovrintendenza. Con quali soldi si potrebbero realizzare questi lavori? Difficile capirlo, in un contesto così di 'lacrime e sangue'. Ma una risorsa a cui attingere potrebbero essere quei fondi stanziati dal Governo per l'Sfm, che di fatto saranno utilizzati anche per l'arredo urbano del-

## IL PUNTO

### Il sindaco

Ha anticipato il progetto al *Carlino*, parlando di un «restringimento della carreggiata in via Indipendenza e Ugo Bassi» per lasciare più spazio ai pedoni

### I fondi

La giunta potrebbe attingere ai fondi stanziati dal Governo per l'Sfm (ferrovia metropolitana), che di fatto saranno usati in gran parte anche per l'arredo urbano

### Il punto

Comunque non si toccano. La pedonalizzazione totale delle tre strade durante i weekend resta un punto fermo da qui lo scontro con Ascom e Confesercenti



Il presidente dell'Ascom Enrico Postacchini



la città.

CON l'allargamento dei marciapiedi i commercianti potrebbero anche scegliere di 'invadere' parte della strada con i propri dehors e intercettare così tutti i passanti dal lunedì al venerdì. Rimane ovviamente invariata la scelta dei T-days durante i weekend. Il sindaco Merola non ha nessuna intenzione di retrocedere d'un passo rispetto a questo provvedimento. Ma la costruzione di una carreggiata più stretta su via Indipendenza permetterebbe un buon mix, secondo molti, tra pedoni e viabilità pubblica. Se verrà realizzata è probabile che i detrattori dei T-days torneranno all'attacco chiedendo la pedonalizzazione totale venga annullata, a fronte dell'allargamento della superficie pedonabile.

LO STESSO progetto potrebbe interessare anche via Ugo Bassi, anch'essa abbastanza larga per pensare a un restringimento della carreggiata. Rimane invece ancora un mistero il destino di via Rizzoli, che potrebbe essere anche pedonalizzata sette giorni su sette. In questo caso però servirebbe una rivoluzione totale delle tratte degli autobus, uno sforzo (anche economico) per Tper non indifferente.

L'idea di restringere la carreggiata per gli autobus in realtà non è nuova: nel piano che Ascom mesi fa presentò alla giunta c'era proprio questo progetto. Secondo l'associazione di Strada Maggiore, però, la via su cui si poteva realizzare questo allargamento dei marciapiedi era innanzitutto via Rizzoli.

PROGETTO PEDONALE



A MILANO

Via Paolo Sarpi è una via commerciale di Milano. Nel 2011 è stata oggetto di un intervento di riqualificazione che l'ha trasformata in strada pedonale



Un grosso intervento di riqualificazione è stato avviato, nel 2005, anche in Corso Garibaldi a Milano. Una grande zona di transito pedonale divide la strada in due strette carreggiate





## Via Rizzoli semi-pedonale: ecco l'idea dell'Ascom

Quattro architetti avevano lavorato al progetto rifiutato dalla Giunta. Ma ora torna d'attualità

di SAVERIO MIGLIARI

UNA via Rizzoli semipedonale, con marciapiedi laterali e una corsia solo per i mezzi pubblici, è possibile: lo ha dimostrato Ascom alcuni anni fa e qui sopra riportiamo il *rendering* di quell'ipotesi. E così, lo stesso progetto, potrebbe essere preso ad esempio dal Comune per realizzare la sua idea (ancora tutta da discutere) di un restringimento della carreggiata di via Indipendenza e Ugo Bassi. I quattro architetti coinvolti da Ascom nell'elaborazione di quel progetto (Filippo Boschi, Glauco

Gresleri, Roberto Scannavini, Andrea Trebbi) avevano concentrato la loro attenzione su via Rizzoli, le Due Torri, il Quadrilatero e Santo Stefano. «Quell'asse — si legge sui documenti, già in possesso del Comune — costituisce il quadrante di pedonalità urbano ad altissima intensità, sia monumentale che economico-commerciale».

SNATURARE quella zona del centro dalla sua «identità mercantile» sarebbe un'assurdità. Per questo i progettisti coinvolti da Ascom avevano proposto un «po-

tenziamento dell'attuale pedonalizzazione», con un intervento strutturale creando «ampi listoni pedonali per la sosta e il passeggio». A quel punto si potrebbe an-

**VIA INDIPENDENZA**  
**Il sindaco infatti vorrebbe restringerla con nuovi marciapiedi**

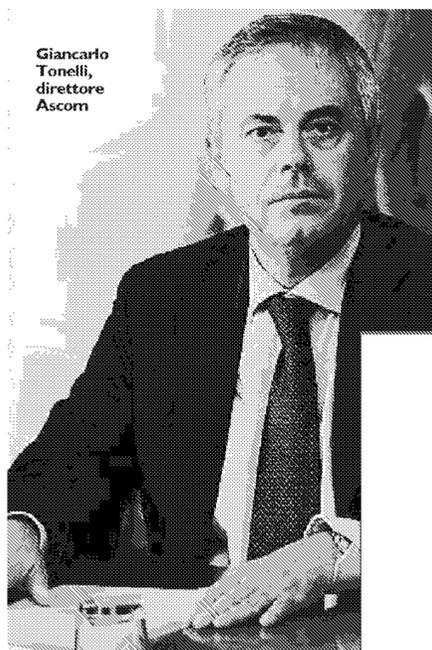
che pedonalizzare «il tratto di via Castiglione dalla Mercanzia al Corso Farini».

La proposta fatta dai commercian-

ti è stata rigettata dalla giunta, ma ora l'idea accennata da Merola pare avvicinarsi parzialmente a questo progetto. Anche la Soprintendenza non avrebbe nulla in contrario a intervenire su via Indipendenza per ampliarne la zona pedonale.

IERI la dottoressa Paola Grifoni, soprintendente dei beni architettonici e paesaggistici, ha detto: «Sinceramente non credo che si snaturerebbero i portici. Parliamone». E non solo. Grifoni ha anche indicato una possibile soluzione per evitare di creare un vero e proprio marciapiede rialzato su via Indipendenza: «Si possono ripavimentare i lati di via Indipendenza con, ad esempio, un porfido che abbia una tessitura diversa dalla carreggiata degli autobus. In questo modo non servirebbe creare uno spessore».

Il dilemma è se i T-days siano ancora indispensabili, una volta realizzato un intervento di questo genere con una corsia preferenziale solo per autobus. Restringere la circolazione in quella via non è semplice, anche da un punto di vista normativo. Ma certamente la zona ne godrebbe anche esteticamente, limitando il traffico veicolare.



Giancarlo Tonelli, direttore Ascom



### MEROLA AL 'CARLINO'

#### Più spazio ai pedoni

Nell'intervista del 3 gennaio, il sindaco aveva detto di essere da tempo al lavoro su un progetto di «restringimento della carreggiata in via Indipendenza e Ugo Bassi a tutela dei pedoni»



#### Filobus e T-days

«Che sui T-days ci sia un conflitto è normale, ma da vent'anni parliamo del centro e ormai la strada è segnata. Far passare i filobus? Il blocco resta permanente, a meno di un progetto che metta in sicurezza i pedoni»

**L'IPOTESI**  
 A destra, il progetto elaborato dall'Ascom per via Rizzoli semi-pedonale con spazio per il passeggio e i dehors



**Il problema  
dehors**

La soprintendente Paola Grifoni, favorevole al progetto dei nuovi marciapiedi in via Indipendenza ma senza tavolini, l'Ascom risponde che «i dehors sono un aspetto qualificante»



La T (via Indipendenza, Rizzoli e Ugo Bassi) chiusa al traffico, bus compresi, durante il weekend

GIANCARLO TONELLI

## Mano tesa al Comune: «Sarebbe un'evoluzione Parliamone insieme»

«SE IL COMUNE, con questo progetto, intenderà riaprire all'uso dei mezzi pubblici la T durante i weekend noi saremo disposti a sederci al tavolo, con le nostre proposte, idee e risorse». Il direttore di Ascom, Giancarlo Tonelli, abbassa la guardia per un attimo e porge la mano all'amministrazione, «con un umore diverso da quello che abbiamo avuto fino ad adesso». E' chiaro che per la Confcommercio, come già detto dal presidente Enrico Postacchini, la *conditio sine qua non* rimane la sospensione dei T-days. «Poi si dovrà ragionare su cosa accadrà con il solo passaggio dei mezzi pubblici». Tradotto: come potrà essere organizzato lo scarico merci per i commercianti che su quella via hanno le proprie boutique? Forse tramite le fasce orarie, come oggi. «Altrimenti si potrebbero anche individuare zone di carico e scarico nelle vie limitrofe alla T».

Tonelli risponde anche alla soprintendente Paola Grifoni, che ieri ha aperto a questa possibilità, ma fissando molti paletti per quanto riguarda i dehors da montare sui futuri marciapiedi: «Noi crediamo che i dehors rappresentino un aspetto qualificante, per questo sosteniamo l'importanza di tenerli montati per tutto l'anno». All'assessore Andrea Colombo, l'ideatore dei T-days, Tonelli dice che «questa operazione sarebbe un'evoluzione e non un passo indietro. Non ci sarebbero sconfitti».



### Bilancio 2013: «Alzare le tasse non basterebbe a coprire i tagli»

IN VISTA dell'approvazione del bilancio 2013 «dobbiamo far fronte ad un ulteriore taglio di 40 milioni di euro e anche alzando al massimo tutte le tasse che possiamo alzare, arriveremmo a coprirne 15». Di conseguenza, «abbiamo qualche mese per capire come non impazzire». E' stato molto sincero il sindaco Merola, nell'incontro con i cittadini organizzato dall'Università Primo Levi. Spiega poi che l'amministrazione sta lavorando al progetto di cittadinanza attiva: «C'è un progetto che a breve presenteremo nei quartieri — spiega —, con i cittadini che si autorganizzano per fare servizi di interesse generale sostenuti dal Comune, ma non al posto del Comune».

### I COMMERCianti

L'IDEA RICORDA MOLTO UN PROGETTO GIÀ PRESENTATO DALL'ASCOM. E' IL PRIMO SEGNO DI DISTENSIONE DOPO MESI DI ROTTURA

### LA SOPRINTENDENZA

PAOLA GRIFONI APRE ALL'IDEA: «BASTA USARE UNA PAVIMENTAZIONE DIVERSA. MA NIENTE TAVOLINI IN QUELLA ZONA»

### LA CRITICA

QUESTA IPOTESI NON PIACE PERÒ A TUTTI NEL PD. ANDREA DE PASQUALE: «QUEI SOLDI VANNO USATI PER MIGLIORARE IL TRASPORTO PUBBLICO»





BENEDETTO ZACCHIROLI (PD)

## «Così si può superare il problema dei bus nei T-days»

«L'IDEA mi piace e se si estendesse anche a via Rizzoli si creerebbe un'area pedonalizzata grande, dove fare in modo che di sabato e domenica il servizio pubblico non abbia più l'interruzione di carico che si ha durante i T-days». L'idea che circola in giunta di restringere la carreggiata di via Indipendenza e Ugo Bassi, creando una corsia preferenziale solo per i mezzi pubblici, conquista un altro 'sì' nelle file del Pd. Il consigliere comunale Benedetto Zacchiroli non stigmatizza i T-days in quanto tali («erano anche nel mio programma di mandato quando ho corso per la candidatura a sindaco»), ma riconosce che c'è un problema: «Ad oggi, l'interruzione di carico dei mezzi pubblici che si ha durante i weekend, è ancora una nota dolente in quel bel progetto dei T-days».



Benedetto Zacchiroli, consigliere Pd

**E ALLORA**, una volta ampliata la zona pedonale, anche i T-days potrebbero essere rimodellati: «La via si trasforma, diventa un'altra cosa in questo modo — commenta —. Questo vuole dire che la chiusura totale si potrebbe fare solo per eventi particolari, perché sarebbe già una zona pedonale». Una via Indipendenza con un ampio marciapiede dove camminare liberamente sette giorni su sette «mi piace molto — continua Zacchiroli —, perché è un'ottimizzazione estetica e funzionale di via Indipendenza. Intanto perché rifacendo la strada si ridarebbe dignità al manto stradale di via Indipendenza». E poi funzionale perché «anche nei giorni normali, non di T-days, c'è molto traffico sotto il portico».

s. m.





## Più spazio ai pedoni sulla T: un'idea che piace «Così si potrebbero superare i T-days»

Il progetto di restringimento della carreggiata convince anche i commercianti

L'IPOTESI di restringere la carreggiata di via Indipendenza piace a molti. Ma la realizzazione di questo progetto potrebbe essere anche l'inizio di una nuova fase del piano traffico. Ampliare l'area pedonale non solo in via Indipendenza ma anche in via Ugo Bassi (e perché no) in via Rizzoli potrebbe essere la soluzione dei tecnici comunali per 'aprire' i T-days e ridurre il traffico in tutti i giorni della settimana. Intanto si possono fare supposizioni, prendendo le misure di strade e mezzi. Considerando una larghezza media della via di 15 metri (in molti punti è più larga, in realtà) se si costruissero ai lati due marciapiedi (o solo due corsie) di 4 metri l'uno rimarrebbero solo sette metri per i mezzi. Volendo fare due corsie, una per senso di marcia, si tratterebbe di due spazi di circa 3,5 metri. Uno spazio appena sufficiente per fare passare i futuri filobus Crealis, che sono larghi 2,5 metri.

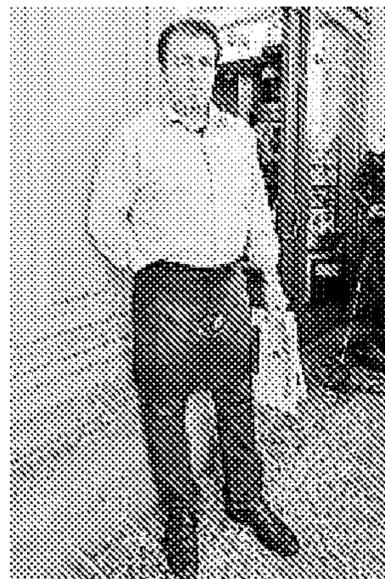
Ma via Indipendenza più accessibile ai pedoni sette giorni su sette piace a cittadini e commercianti. Non si parla di T-days estesi oltre i weekend, ma di «restringimento della carreggiata di via Indipendenza e Ugo Bassi». Diversa l'opinione del popolo del web, come si evince dal grafico a fianco. Con più spazio riservato all'area pedo-

nale i locali potrebbero allestire i dehors, tavoli e sedie all'aperto. «Sembra una buona iniziativa — commenta Daniele Bianconi, ti-

### LA SIMULAZIONE

A destra, un esempio di come potrebbe essere realizzato questo piano

tolare del bar 'Canton de' Fiori' —. Con il giusto arredo urbano, e un sistema efficiente di mezzi pubblici, la chiusura al traffico



Aldo Di Cicco



Daniele Bianconi



Emilia Crocerossa



non può che essere positiva». I T-days però rimangono un problema su cui il Comune non è disposto a scendere a compromessi. «Siamo contrari ai finesettimana di blocco totale. Se piove, nevica o se fa troppo caldo la gente non si muove a piedi — spiega Aldo Di Cicco del 'Bar del Cuore' —. Senza contare le difficoltà di anziani e disabili nel raggiungere il centro». Anche lui si dice favorevole all'ampliamento dell'area dedicata al passeggio oltre i portici, riservando un percorso centrale esclusivamente agli autobus. Ma puntualizza: «Ci devono lasciare

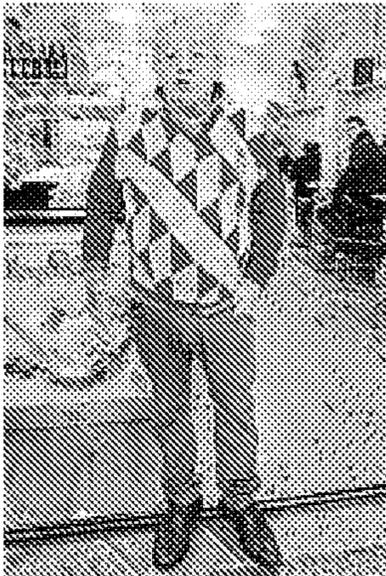
la possibilità la sera e la mattina presto di passare con i veicoli per lo scarico merci».

**PAOLO Landi**, titolare di un locale in via Indipendenza, teme che l'idea del sindaco si potrà sfruttare solamente a caro prezzo: «È un buon segnale di apertura. Ma se ci vogliono davvero aiutare, i costi per i dehors non dovranno essere esagerati».

La proposta piace anche perché ricalda i modelli delle grandi città del Nord Europa. «Ho vissuto trent'anni in Germania — racconta **Lorenzo Da Ros** titolare della

gelateria 'L'arte del gelato' — dove la gente è più tranquilla. Qua i portici sono stretti, le persone si stressano a camminare tra la folla». «È una buona iniziativa anche per la sicurezza stradale» commenta **Emilia Crocerossa**, a passeggio per via Indipendenza nel primo sabato di saldi. **Carlos Vinci**, turista siciliano, è la prima volta che vede il centro di Bologna chiuso al traffico: «Mi piace l'ipotesi di migliorare la viabilità su modello delle grandi città del Nord Europa».

**Saverio Migliari  
e Maddalena Oculi**



Paolo Landi



Lorenzo Da Ros

**SAN FELICE IN SUBBUGLIO  
COMMERCianti E RESIDENTI DELLA ZONA  
PALASPORT SUL PIEDE DI GUERRA:  
«IL SINDACO NON CI STA ASCOLTANDO»**

**PARTENZA SPRINT DEI SALDI  
I SALDI PARTONO «CON IL PIEDE GIUSTO», DICE IL  
PRESIDENTE DI CONFESERCENTI SERGIO FERRARI  
«ANCHE PERCHÉ ERA UNA BELLISSIMA GIORNATA»**



Carlos Vinci



Floriano Terrano

**PROSSIME PEDONALIZZAZIONI  
IL SINDACO HA GIÀ ANNUNCIATO CHE LE  
PROSSIME DUE PIAZZE DA PEDONALIZZARE  
SONO PIAZZA S. FRANCESCO E ALDROVANDI**

**DIROTTAMENTO DI RISORSE  
PER FINANZIARE I LAVORI DA SVOLGERE  
SULLA T POTREBBERO ESSERE USATE  
LE RISORSE DESTINATE ALL'SFM**

