



RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

LETTERE

IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	21/03/12	Pedonalizzazioni a Bologna, lettera aperta delle donne imprenditrici al sindaco Virginio Merola	3
LA REPUBBLICA BOLOGNA	25/03/12	Lettere Pedonalizzazioni e donne	4
IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	29/03/12	Si fa su tutti i fronti la lotta all'inquinamento	5

CRONACA

LA REPUBBLICA BOLOGNA	03/03/12	DI Ba'N Sa' FANTE'SMA! IN CENTRO SENZ'AUTO ME'I PEDGHE'R CHE GUIDE'R	6
IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	04/03/12	Ultimo incontro all'urban center Amarzo la 'plenaria' definitiva	7
IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	22/03/12	Ritornano a funzionare i fittoni mobili	8

PRIMA PAGINA

CORRIERE DI BOLOGNA	21/03/12	Prima Pagina: 'Vertice sull'affaire Civi Rischia il piano pedonalizzazione'	9
CORRIERE DI BOLOGNA	22/03/12	Prima Pagina: 'Merola-Monti nuova sfida'	10
CORRIERE DI BOLOGNA	25/03/12	Prima pagina: Bologna, la settimana tragica	11

POLITICA LOCALE

IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	01/03/12	Raisi (Fli) rinuncia al contrassegno: 'Ma ora serve un'operazione trasparenza'	12
CORRIERE DI BOLOGNA	28/03/12	Il quinto elemento	13

MOBILITA' E TRASPORTI

IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	16/03/12	LA PIANURA PIa' INQUINATA D'EUROPA	14
IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	22/03/12	La citta' delle piazze: prove di pedonalizzazione	15



RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

MOBILITA' E TRASPORTI

CORRIERE DI BOLOGNA 25/03/12 Assaggio di pedonalita' Spazi moto cancellati via Rizzoli e' delle bici 16

NORMATIVE PER GLI ENTI LOCALI, NOTIZIE DAL NAZIONALE

UNITA' EDIZIONE BOLOGNA 01/03/12 INCHIESTA PASS Nanni si autosospende dall'Italia dei valori 17

LA REPUBBLICA BOLOGNA 25/03/12 Sosta selvaggia e 'buchi' nella Ztl cosi' il traffico si riprende la citta' 18

ECONOMIA LOCALE, ECONOMIA NAZIONALE, LAVORO

CORRIERE DI BOLOGNA 22/03/12 Si' a Rizzoli pedonale Il resto? Un manifesto 20

IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA 22/03/12 'E' il momento del nostro Piano' 21

CORRIERE DI BOLOGNA 29/03/12 Caro taxi, Colombo: 'Tariffe bloccate e servizi collettivi' 22

CORRIERE DI BOLOGNA 30/03/12 Forum, la sveglia di Prodi: 'Bisogna tornare a rischiare' 23

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

CORRIERE DI BOLOGNA 01/03/12 Ma in provincia non rinunciano al permesso Ztl 24

LA REPUBBLICA BOLOGNA 03/03/12 Parcheggi per 4mila nel piano Ascom sulla pedonalita' 25

UNITA' EDIZIONE BOLOGNA 04/03/12 MA CON Pla' PARCHEGGI S'INCENTIVA L'AUTO 26

IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA 12/03/12 Tra le cartoline dei bambini compare quella dei nonni 27

CORRIERE DI BOLOGNA 21/03/12 Civis e metro' senza fondi: a rischio le pedonalizzazioni 28

IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA 23/03/12 PEDONALITA' PRIME CREPE 29

LA REPUBBLICA BOLOGNA 25/03/12 Colombo bloccato dal bilancio 'Pedonalizzazioni soft solo progetti a costo zero' 30

**Pedonalizzazioni a Bologna, lettera aperta delle Donne Imprenditrici al Sindaco Virginio Merola***Egregio Signor Sindaco,*

come Presidente del Gruppo Terziario Donna Confcommercio Ascom Bologna, non posso evitare di esprimermi riguardo la proposta di pedonalizzazione in città. Non posso perché, mi riguarda come cittadina e mi coinvolge come imprenditrice ed è proprio pensando a tutto quello che una donna che lavora e che ha famiglia deve fare durante la giornata, l'idea avanzata dalla nostra Amministrazione Comunale mi preoccupa molto.

Preoccupa le donne di tutte le età, questa è la verità, perché siamo noi che, per lo più, viviamo la città su e giù, avanti e indietro, durante tutte le ore del giorno e per tutta la settimana. Com'è possibile che in un momento storico di gravissima crisi economica in cui, peraltro, si è sviluppata un'attenzione molto alta al settore del lavoro femminile e alla consapevolezza che le donne sono una fortissima risorsa in grado di rimettere in moto l'economia del paese, l'Amministrazione, così attenta al comparto sociale, non valuti che la proposta di pedonalizzare Bologna provocherà danni enormi a tutti, e in particolare alle donne che svolgono le loro attività professionali nel centro storico?

Il Comune di Bologna, probabilmente, non comprende appieno come una donna che lavora nel centro storico di Bologna, sia essa imprenditrice o dipendente, priva di qualunque mezzo di trasporto se non una bicicletta, possa in pieno inverno con pioggia, freddo e neve uscire, come sempre, di gran corsa dal lavoro e, attenzione, con in spalla lo zaino del figlio/i o del nipotino/i, correre a prenderlo/i da scuola o dai nonni; se trattasi di mamma, per portarlo/i a casa, a calcetto, a danza o dal dentista per il controllo dell'apparecchio o dal pediatra perché ha la tosse!

In bici forse? O in alcuni casi con i mezzi pubblici? Ma quale è la situazione attuale del trasporto pubblico? Non economica e completamente da rivedere nel parco mezzi. Il progetto di pedonalizzazione prospettato nella nostra città comporterebbe, tra l'altro, una preoccupante desertificazione del centro storico e quindi non voglio nemmeno immaginare la nonna di prima con lo zaino del nipotino in spalla (è l'Anno Europeo dell'invecchiamento attivo è pur vero!) o la mamma nelle stesse condizioni. Altra questione, molto preoccupante, diventa quella della sicurezza, quando una di noi si trova ad uscire, da sola, da un negozio o da un ufficio in una serata invernale per raggiungere a piedi il mezzo di trasporto parcheggiato a distanze considerevoli. Non parliamo poi delle imprenditrici e del personale che lavorano, in orario serale e notturno, nei pubblici esercizi, nei bar e nei ristoranti e che devono, quando in piena notte si chiudono i locali, tornare a casa e sono costrette a farlo a piedi per lunghi tratti, esponendosi così a quei rischi a cui una donna sola, di notte, può incappare.

Noi donne rappresentiamo il 52% della popolazione e, nonostante ciò, la nostra Amministrazione, così attenta ai cambiamenti, all'inquinamento atmosferico e acustico, che è vero, rappresentano problematiche importanti per tutta la cittadinanza, si sta dimenticando di noi.

Concludo affermando che un cambiamento radicale della mobilità e, per forza, delle abitudini di tutta la cittadinanza, non può essere realizzato in tempi così brevi come è stato invece prospettato. Credo che per un progetto di tale portata strategica e organizzativa siano necessari ripetuti tavoli di confronto tra Amministrazione, Associazioni di categoria e residenti, oltre a consultazioni con amministrazioni comunali che abbiano già realizzato un intervento di pedonalizzazione e, per questo, che possano essere consapevoli dei vantaggi, ma anche dei danni e dei problemi che un intervento drastico come quello proposto per Bologna può provocare, ai residenti e, in termini economici, alle attività presenti nel centro storico e a tutto il loro indotto.

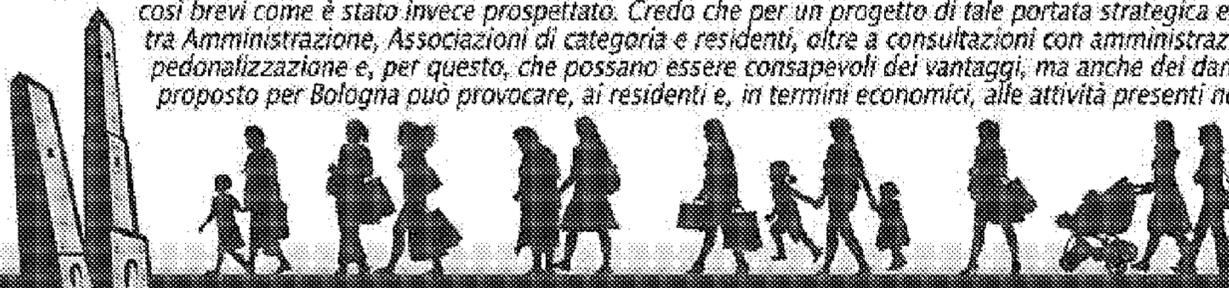
Donatella Bellini
Presidente
Terziario Donna Bologna

**CONFCOMMERCIO**

IMPRESE PER L'ITALIA

ASCOM PROVINCIA DI BOLOGNA

Terziario Donna





Pedonalizzazioni e donne

IN merito alla lettera della signora Donatella Bellini, presidente Terziario Bologna, mi permetto alcune piccole osservazioni.

La pedonalizzazione di Bologna, anche in un lontano passato combattuta aspramente da varie categorie, ma soprattutto dai commercianti, dovrebbe arrecare danni e disagi alle donne, a stare a quanto affermato dalla signora Bellini. Le chiedo: come fa adesso a raggiungere il centro in auto e a parcheggiare? Io faccio fatica con la moto.

Perché si dovrebbe «desertificare il centro» visto che durante il recente esperimento di pedonalizzazione la gente passava con difficoltà in mezzo alla strada? Le lavoratrici che terminano tardi la sera il loro turno attualmente hanno la scorta? Con la pedonalizzazione perché dovrebbe aumentare il rischio per le donne di girare da sole? In tutte le città più civili il centro è zona pedonale.

Ultimamente sono stato ad Istanbul (22 milioni di abitanti), c'è una zona centrale lunga almeno un paio di chilometri riservata ai pedoni che è continuamente affollata, i negozi sono sempre aperti e vendono di tutto, giorno e notte.

Siamo forse più arretrati della Turchia?

Marco Cinelli





Le lettere (max 15 righe) vanno indirizzate a **il Resto del Carlino** via Enrico Mattei, 106
40138 Bologna Fax verde: 800 252871 @ **E-mail:** cronaca.bologna@ilcarlino.net

il Bologna di CESARE SUGHI

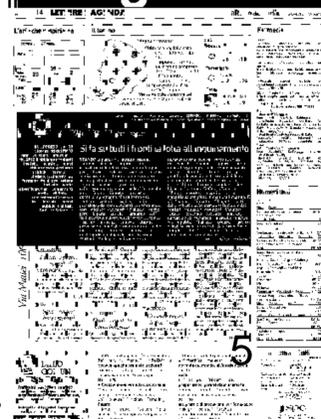
HO APPRESO che i 35
sfioramenti dei PM10
ammessi come numero max
del 2012 li abbiamo raggiunti
a fine febbraio; mi chiedo e vi
chiedo cosa aspettiamo
a chiedere in massa al
sindaco, civilmente ma
fermamente, di provvedere
velocissimamente
a bonificare l'aria sempre più
mefitica di Bologna
consentendo l'accesso
in centro solo ai mezzi
pubblici e ai taxi.
Giuliano Satanassi

Si fa su tutti i fronti la lotta all'inquinamento

STANDO ai piani dell'amministrazione comunale, la lotta all'inquinamento atmosferico e la relativa scelta di un'ampia pedonalizzazione del centro storico non sono in discussione. E dunque non dovrebbero servire particolari inviti o richiami speciali. Semmai, bisognerà capire come si svilupperà, mano a mano che le chiusure alle auto si faranno più nette, la protesta di quanti si oppongono alla chiusura o le controindicazioni messe in campo in prevalenza dai commercianti. Gli sfioramenti così rapidi sono un motivo d'allarme, anche perché il particolato che chiamiamo PM10 (le famigerate polveri sottili) viene assorbito senza nessun disagio nei nostri polmoni, provocando, come gli altri inquinanti, anche danni a lungo termine (ce l'ha insegnato quel grande oncologo che fu il professor Maltoni). Ma la pedonalizzazione va

infrastrutturata, cioè va sostenuta da un indispensabile sistema di supporti: una rete di parcheggi nei pressi delle zone pedonali; una flotta elettrificata di mezzi di trasporto pubblico; la creazione di percorsi ciclabili che non abbiano nulla a che fare con i grotteschi budelli tracciati con la vernice bianca dalla giunta Cofferati. La lotta all'inquinamento è, in ogni caso, una battaglia da compiere in maniera integrata. È ciò di cui ci si dimentica. Gli spostamenti delle polveri nell'atmosfera se la ridono dei confini comunali e provinciali. Diamoci dentro, allora, anche con la revisione degli impianti di riscaldamento a gasolio di molti edifici pubblici (Palazzo d'Accursio *in primis*) e degli scarichi industriali. Se il problema è complesso, dovrà esserlo anche la strategia per risolverlo. Non è ovvio?

cesare.sughi@ilcarlino.net





**di nãh sò
fãntãmã:**

IN CENTRO SENZ'AUTO MÉI PEDGHÈR CHE GUIDÈR

LUIGI LEPRI

PER definire in dialetto un affare poco vantaggioso c'è l'espressione **L é l in-tarès ed Cazàtt** (è l'interesse di Cazzetto). Sull'origine di questo soprannome si racconta di un tale che demolì la casa per guadagnare vendendo macerie, oppure vuotò ettolitri di vino nelle fogne per vendere le botti che in quel periodo avevano prezzi alti. **Nonno Iusfén**, riferendosi a chi non vuole una più ampia pedonalizzazione del centro storico, ha usato così il modo di dire: **Srèl Cazàtt ch'alvòlandèr in mächina?** (sarà Cazzetto a volere andare in auto?). Anche se la maggioranza di cittadini e commercianti preferirebbe un centro senza auto, abbiamo fatto osservare al nonno che gli oppositori potrebbero avere le loro ragioni. Lui ha risposto **In piãza in mächina? L é cómm andèr int la bätt ed Pugiòl** (in centro in auto? È come andare nella cisterna di Poggioli). Questo Poggioli, realmente esistito, aveva un mulino ad acqua con un serbatoio nel quale si buttava chi voleva suicidarsi. Dunque, anche **Iusfén** pare preferire una Bologna più riservata ai pedoni. E per sostenere questa opinione ha aggiornato un antico proverbio: **Gira a pì, mägna bän, chèga fòrt e n'avair pòra dla mòrt** (cammina a piedi, mangia bene, evacua molto e non temere la morte). Poi ne ha creato uno nuovo: **Méi pedghèr che guidèr** (meglio camminare che guidare).

© RIPRODUZIONE RISERVATA





PEDONALITÀ LA TOURNÉE DEL PIANO TERMINA AL QUARTIERE PORTO

Ultimo incontro all'urban center A marzo la 'plenaria' definitiva

ULTIMA tappa per il piano di pedonalità: con il quartiere Porto si chiude il ciclo di incontri aperti per raccogliere domande, dubbi e proposte dei cittadini, che hanno assicurato la loro presenza nonostante la trasferta di ieri all'Urban Center di Sala Borsa. Sul tavolo i temi ricorrenti della sosta per residenti e non, i dubbi dei commercianti sugli approvvigionamenti, l'opposizione di molti alla chiusura totale della T. Un problema, quest'ultimo, sollevato in particolare da una ragazza disabile: «Come faran-

no gli handicappati, soprattutto quelli senza carrozzina elettrica, se anche i taxi saranno lasciati fuori dalle vie Indipendenza, Ugo Bassi e Rizzoli?». Anche fra i residenti di queste strade serpeggia il malumore, e c'è addirittura chi parla di «un esproprio bello e buono delle nostre abitazioni».

Le proposte, da parte dei cittadini, d'altra parte, non mancano: il circolo del Pd 'Passepartout' punta sulla valorizzazione storica e artistica di via Azzo Gardino e del parcheggio in via Rondone, poco co-

nosciuto e utilizzato; dall'incontro in Santo Stefano, viene ripreso anche il tema del

DA MILANO

L'assessore Maran:

«I primi risultati hanno appianato le polemiche»

'rappresentante di strada', per una maggior partecipazione dei residenti.

«Tutti i vostri interventi verranno ascoltati e saranno parte integrante della stesura del

piano», conclude l'assessore Andrea Colombo, intervenuto solo alla fine dell'incontro, che promette per fine marzo «una plenaria per rispondere alle domande e presentare i risultati di questi incontri». Rassicurazioni anche dall'assessore alla mobilità di Milano, Pierfrancesco Maran, reduce dai primi mesi di pedonalizzazione nella sua città: «I primi risultati positivi hanno appianato le polemiche. Le nostre città sono unite in un obiettivo comune, pur con soluzioni diverse».

Valeria Melloni

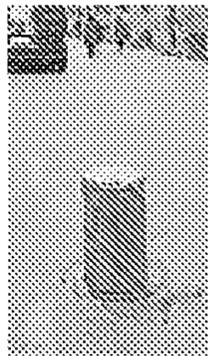


IL CONFRONTO

La presidente del Quartiere Porto, Elena Leti

**TRAFFICO****Ritornano
a funzionare
i fittoni mobili**

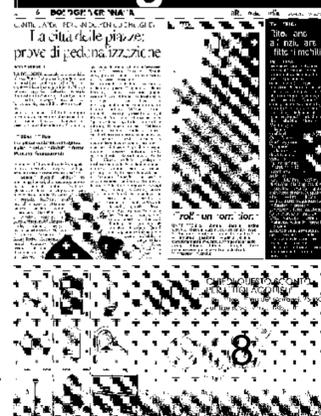
IN ATTESA della pedonalizzazione del centro storico, il Comune riattiva i fittoni mobili, da tempo fuori uso, che presidiano (teoricamente) zone già interdette alle auto. Ieri ne sono stati riattivati cinque, che negli ultimi due anni e ancora nei primi mesi di quest'anno si erano progressivamente rotti, soprattutto a causa di ripetuti vandalismi e della mancata manutenzione. Si tratta di quelli di via delle Moline (foto), via Mentana, via Falegnami e quelli del Quadrilatero (vie Clavature e Drapperie). Nelle prossime due settimane verranno ripristinati tutti gli altri. Sono 12 fittoni posti nelle aree



pedonali del Pratello (27 marzo), di via Altabella (3 aprile), di via Santo Stefano, via Montegrappa e al Ghetto ebraico (10 aprile).

«Inoltre — informa il Comune — il 12 marzo era già stato messo in funzione il fittone a protezione dell'area Zamboni alta, che nel tratto tra le Due Torri e via Canonica, rimarrà totalmente pedonale almeno fino a giugno».

L'informazione a residenti e operatori economici sulla riattivazione dei dissuasori «è assicurata da un cartello informativo collocato sui varchi interessati nella settimana precedente».





http://edicola.corriere.it - Per info: edicola@redigit.it
Codice cliente: 120042
Copyright 2012 by RCS Digital Spa - TUTTI I DIRITTI RISERVATI

CORRIERE DI BOLOGNA

www.corrieredibologna.it

MERCOLEDÌ 21 MARZO 2012 ANNO VI - N. 70 | REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE - Via Baruzzi, 1/2 - 40138 Bologna - Tel 051-3951201 - Fax 051-3951251 E-mail: redazione@corrieredibologna.it | Distribuito con il Corriere della Sera - Non vendibile separatamente

AGENDA
IL SOLE
 Sorge alle 06:17
 Tramonta alle 18:28
LA LUNA
 L. Primo quarto
 Lava alle 05:20
 Cala alle 17:38
OROLOGI
 Firenze
 Roma
 Milano

IL TEMPO OGGI
 Ieri a Bologna: Min 5 Max 18
 Oggi a Bologna: Min 7 Max 21

IL TEMPO DOMANI

L'ARIA CHE RESPIRIAMO
 PM10 Polveri sottili (µg/m³)
 Bologna giardino Margherita (Viale Botteghe Oscure): 27
 Bologna piazza Porta San Felice: 27
 Bologna via Chienti (ra Chienti): 19
 Font. App. Emilia Romagna - Linea reale

LE STRADE DA EVITARE
 Proseguono i lavori stradali in: viale Togliatti, via Rosario, piazze Medaglie d'Oro, via Emanuel, via Pralognan, via Capo di Lucca, via Filadelfo, via De Pisis

ATTENEO: GLI ESAMI E LE BOCCIATURE

CHI ALZA L'ASTICELLA

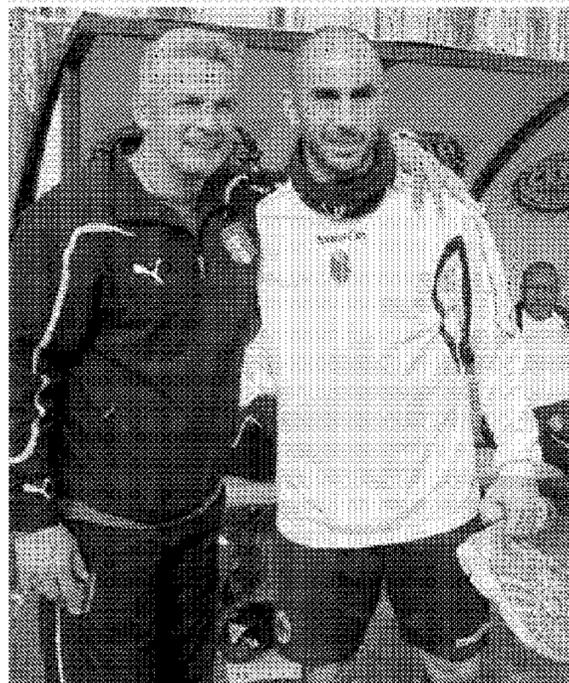
di FULVIO CAMMARANO

A Bologna, una studentessa è stata bocciata otto volte a un esame. Non si tratta di un'eccezione né di un record. In tutti gli atenei e ovunque ci sono esami si possono verificare situazioni simili. Il problema, al di là del singolo episodio, è come stabilire se una persona bocciata otto o più volte subisce un soprasso dal sadico professore o è lei a perpetuare, presentandosi impreparata, un comportamento irresponsabile? Nessuno riuscirà mai a stabilirlo perché, fra le tante scemenze in cui è possibile ravvivare una qualche forma di oggettiva responsabilità dei professori, difficilmente si potrà annoverare la colpa di «eccessivo rigore nel valutare le prove». Non perché non ci sia, in giro, una qualche rigidità valutativa che potrebbe essere definita eccessiva, soprattutto in relazione a opposte e speculari «mollezze» di cui però, stranamente, nessuno si lamenta. Il problema è che questa strada, quella cioè di valutare la preparazione degli studenti, appare, nella storia dell'Università, la più difficile da regolamentare, come in genere tutto ciò che ha a che fare con l'atto del giudicare. Ogni professore ha nella sua testa un metro per misurare il minimo e il massimo di una preparazione, un'idea di decenza al di sotto della quale non si «passa» l'esame. Per qualche docente l'asticella va posta in alto, per qualcun'altro in basso, il tutto sparso a piene mani dalla casualità che spesso regge le sorti delle persone e delle generazioni. Quel «metro» è, infatti, influenzato dal contesto sociale e culturale: la stessa prova che oggi strappa un 18 o anche un 23, quasi sicuramente sarebbe stata

Se Passera taglia i fondi addio risorse per i filobus. Summit in Regione. E incombe la grana Imu

Vertice sull'«affaire» Civis Rischia il piano pedonalizzazione

L'ex campione a lezione da Pioli
Baggio show a Casteldebole
«Un Bologna eccezionale»



Roberto Baggio torna a Casteldebole ed è subito show. Fa pace con il vecchio allenatore Renzo Ulivieri (stutti sbagliamo) e poi esalta il Bologna di Pioli: «Eccezionale». Ma l'ex numero dieci, venuto a lezione dal tecnico rossoblu, si ferma soprattutto su Ramirez e Diamanti: «Sono giocatori di grande classe e fantasia che stanno facendo davvero molto bene».

A PAGINA 10 Blesio

Lo striscione su Pessotto
(e contro un giornalista)
Il Bologna deferito

A PAGINA 10 De Carolis

Vertice a tre ieri in Viale Aldo Moro sul caso Civis tra Regione, Comune e Provincia. Gli enti locali sono preoccupatissimi e considerano realistica l'ipotesi di perdere i 115 milioni di euro stanziati dallo Stato. Si muove direttamente la Regione che ha chiesto un incontro urgente al ministro Corrado Passera.

Senza i fondi Civis destinati anche a comprare 49 filobus è a rischio il progetto di pedonalizzazione del centro storico. L'amministrazione ieri ha ammesso che è difficile in queste condizioni pensare ad un serio piano visto che all'appello mancano anche i fondi ex metro.

ALLE PAGINE 2 E 3 Corneo e Romanini

Scotto per parti
Nettuno d'oro al capo della Mobile? Il Pd dice no

No del Pd al Nettuno d'oro al capo della Mobile Fabio Bernardi. E l'opposizione, promotrice della candidatura, attacca i democratici che «si trincerano dietro le procedure per non consegnare un riconoscimento che si è distinto nella lotta alla mafia».

A PAGINA 6

Il caso

Torna il sito nazi che scheda i prof

Sul web rispunta la lista dei professori universitari messi all'indice perché ebrei o anche solo amici di Israele: 162 nomi, otto dei quali di docenti che vivono e lavorano a Bologna. A uno di questi, un professore che però abita in un'altra città della regione, è già stata assegnata una tutela. La lista comparsa da qualche giorno su Internet non è altro che il copia-incolla dell'elenco di firmatari di un appello degli accademici contro l'antisemitismo pubblicato sul Corriere della Sera ormai 7 anni fa.

A PAGINA 6 Esposito

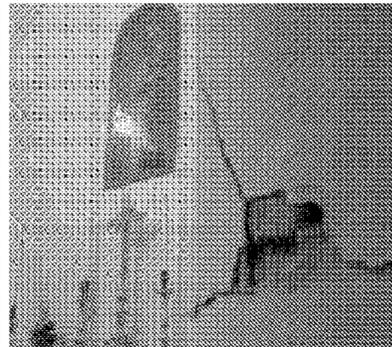
Autostrade: nessun pericolo. Ma a Ripoli continua l'esodo dalle case

La crepe e la frana verso l'A1 «Noi, i terremotati della Variante»

Arrestato
Senza biglietto, scaraventa la controllora giù dal bus

Non aveva timbrato il biglietto e per sfuggire ai controllori dell'Atc ha spintonato violentemente uno dei due accertatori, una donna, facendola cadere dal bus 92 e sbattere sul marciapiedi: tre costole rotte, il passeggero autore del gesto, un marocchino, è stato arrestato.

A PAGINA 7 Giordano



I danni all'interno della chiesa parrocchiale di Ripoli Santa Maria Maddalena. I lavori della Variante continuano a fare scivolare a valle il paese

di FRANCESCO ROSANO

Autostrade dichiara che i movimenti della frana di Ripoli verso i piloni dell'Autosole non costituiscono un rischio. Ma per gli abitanti del piccolo paese appenninico attraversato dalla Variante le cose vanno sempre peggio: altre case inagibili e da sgomberare.

A PAGINA 5

Grace J.
GOLD GALLERY
 Nel migliore spirito commerciale della Provincia bolognese
 www.gracej.it

In aula c'è chi non la indossa: intervengono i presidenti di Tribunale e Ordine «Nei processi la toga non è optional»

Figurino
Alta Giustizia
Mi piaci una cifra
Merola gradito al 53,7 per cento degli elettori. Il sondaggio è affidabile al 46,3 per cento.

Figurino
Alta Giustizia
Addio Olimpia, così muore un cinema
di ROY MENARINI

A PAGINA 6

Progetto Conosciamoci
Parrucchieri Spazio Donna dal 1999
Offerta piega € 9,90
Spazio Donna
 Via Leopardi 2/b - Bologna (traversa via Marconi) Tel. 051.235236
 Dal martedì al sabato orario continuato 9:00-19:00
 potrai usufruire di questa offerta presentando questo COUPON
 Promozione valida fino al 30 Aprile 2012



CORRIERE DI BOLOGNA

www.corrieredi Bologna.it

GIOVEDÌ 22 MARZO 2012 ANNO VI - N. 71

REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE - Via Baruzzi, 1/2 - 40136 Bologna - Tel.051-3951201 - Fax.051-3951251 E-mail: redazione@corrieredi Bologna.it

Distribuito con il Corriere della Sera - Non vendibile separatamente

AGENDA

IL SOLE
Sorge alle 06:15
Tramonta alle 18:29

LA LUNA
(nuova)
Lava alle 05:44
Calo alle 18:11

OROLOGI
Lava
Barometri

IL TEMPO OGGI

Ieri a Bologna
Min 6 Max 20

Oggi a Bologna
Min 8 Max 22

IL TEMPO DOMANI

L'ARIA CHE RESPIRIAMO

PM10 Polveri sottili (µg/m³)
Bologna giardino Margherita (Viale Bottonelli) 35
Bologna piazza Porta San Felice 35
Bologna via Chierici (via Chierici) 35

Unità: µg/m³
Fonte: Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente - Linee reali

LE STRADE DA EVITARE

Proseguono i lavori stradali in:
viale Togliatti, via Rosario, piazze Medaglie d'Oro, via Emanuel, via Pralino, via Capo di Lucca, via Rizzoli, via De Pesti

TRA TEORIA E PRASSI

IL CORAGGIO DI SCONTENTARE

di ARMANDO NANNI

Una paio di settimane fa, in un'intervista, il sindaco Virginio Merola ci aveva detto: «Non ci sto più all'equazione che si discute prima tutti assieme. No, noi arriviamo con le proposte ed è su quelle che si discute». Ci ricorda qualcuno? Forse ricorda un presidente del consiglio che in questi giorni sta conducendo in porto la riforma del mercato del lavoro dichiarando che è finita l'era del consociativismo. Quella dove, per fare le cose, bisognava prima mettere d'accordo tutti. Anche quelli che, come sulla revisione dell'articolo 18, non possono essere d'accordo. Dopo le avvisaglie dei giorni scorsi, quando a proposito dei tagli che impediscono di chiudere il bilancio del Comune (e infatti è andato in esercizio provvisorio) il sindaco aveva affermato la sua contrarietà a un Monti bis facendo partire proprio da Bologna un forte messaggio per il ritorno della politica al posto del governo tecnico, ecco che ieri Merola ha insospriato la sua sua posizione anti-Monti erigendosi a primo firmatario della lettera dei sindaci delle città metropolitane contro la tassazione Imu sugli edifici comunali. Ma soprattutto Merola ieri ha alzato il filo con le sue dichiarazioni a proposito della scelta del governo di andare comunque avanti sull'articolo 18, la mossa che decreta la rottura con la Cgil e che manda ancora una

volta in fibrillazione le diverse anime del Pd. A dispetto delle affermazioni di qualche giorno fa, quelle riportate all'inizio, ora il sindaco dice a Monti: «Bisogna essere capaci di fare mediazioni e con argomenti convincenti per cambiare le parti». D'accordo, ambiti diversi: da una parte le scelte strategiche per Bologna, dall'altra riforme epocali come quella del mercato del lavoro dopo 40 anni. Però il sindaco potrebbe immaginare di arrivare, per il bene di Bologna, a una sintesi fra il suo desiderio di interpretare un decisionismo tutto da verificare e l'esempio dato da un governo che, in un mese e mezzo o poco più, ha affrontato uno dei nodi più intricati dell'economia italiana. Insomma, il suggerimento che ci sentiamo di dare al sindaco, pur tenendo conto della necessità di esprimere la sua ortodossia bersagliata, è di provare a prendere esempio dai professori al governo. E, il 29 marzo, quando Romano Prodi aprirà i forum sul piano strategico per Bologna, lo spazio in cui si dovrebbero gettare le basi per i prossimi vent'anni della città, non sarebbe un male se anziché le mediazioni a oltranza, anziché le alchimie consociative che finiscono per bloccare tutto, a quel tavolo prevalesse la volontà di decidere anche a costo di scontentare qualcuno. Proprio come hanno fatto Monti e Fornero.

Si schiera contro la riforma dell'articolo 18 e guida la protesta delle città sull'Imu

Merola-Monti, nuova sfida Il sindaco «lotta» con la Cgil

IL SINDACO

Gruppi riscopre i «padroni»

A PAGINA 3

CONTRASTI

Marino, il bolognese alla trattativa

A PAGINA 3

Doppio affondo del sindaco di Bologna, Virginio Merola contro il governo Monti. Ieri il primo cittadino ha prima bocciato la riforma del mercato del lavoro del governo sostenendo che senza l'accordo del sindacato ci troveremo di fronte «ad un grave atto unilaterale» e poi ha firmato con molti altri sindaci delle grandi città italiane un appello perentorio al governo per esentare i Comuni dal pagamento dell'Imu sulle case popolari, un battaglia che per il Comune vale 12 milioni di euro. In particolare sulla riforma del mercato del lavoro, il sindaco si è schierato apertamente al fianco della Cgil e ha condiviso la proclamazione dello sciopero nazionale: «Penso — ha spiegato ieri — che sia evidente a tutte le persone di buon senso che di possibilità di licenziare ce ne sia già troppa».

A PAGINA 2 Romanini

SINDACATI

Andrea Ichino: «Da elettore pd mi stupisce il no di Virginio»

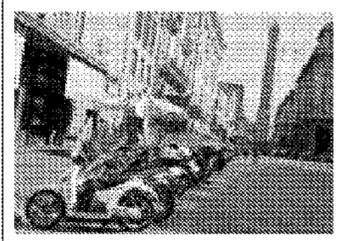
A PAGINA 3

«Da elettore del Pd mi stupisce che il sindaco Merola si ponga in maniera così contraria di fronte alla riforma del mercato del lavoro. Il progetto di Fornero e Monti aiuterà i giovani che oggi vivono in un regime di apartheid completo».

A PAGINA 3

L'impasse del piano

Pedonalizzazione, il rilancio Ascom: «Chiudiamo solo tutta via Rizzoli»



«Pedonalizziamo, anche da subito, via Rizzoli 7 giorni su 7, poi sul resto si proceda a piccoli passi. Altrimenti il piano della pedonalizzazione è solo un manifesto vuoto». Così il numero uno di Ascom, Enrico Postacchini, rilancia sul progetto cardine di Palazzo d'Accursio, che rischia di restare al palo per il taglio dei fondi destinati alla rete filoviararia. «Bisogna far entrare i privati nel progetto, non ci sono alternative».

A PAGINA 5 Corneo

L'addio

Tonino Guerra, quel filo tra la Romagna e Bologna

di MARINA AMADUZZI

Il rapporto di Tonino Guerra, scomparso ieri a 92 anni, con Bologna passa attraverso grandi amicizie.

A PAGINA 18

«Quanta poesia nella sua vocina»

A PAGINA 19



Le critiche ai Vigili del fuoco nell'intervista al «Corriere»

Variante, il parroco ribelle che fa arrabbiare la Prefettura

«Sorprendenti la sue parole»

Atc, 54 mila multe Ma la metà non viene pagata

A PAGINA 11 Giordano

«Parole sorprendenti». Con una nota dai toni molto duri, la Prefettura di Bologna replica al parroco di Ripoli. Don Marco Baroncini, ieri sul Corriere, ha ammesso di non aver fatto entrare i vigili del fuoco in chiesa contestando «l'obiettività» di chi è incaricato di vigilare sul rischio frana della Variante di valico. Secondo la prefettura, le parole di Don Marco «dedono l'onorabilità dei vigili del fuoco». Ma il sacerdote non retrocede, anzi. Definisce la nota «intimidatoria» e incassa la solidarietà della Lega.

A PAGINA 7 Veloni

Da 15 anni pende a Bologna l'appello di un processo iniziato nel '73 La causa senza fine del signor Ricci

Progetto Conosciamoci

Parrucchieri Spazio Donna dal 1999

Offerta piega € 9,90

Spazio Donna

Via Leopardi 2/d - Bologna (traversa via Marconi) Tel. 051.235236 Dal martedì al sabato orario continuato 9:00-19:00

potrai usufruire di questa offerta presentando questo COUPON

A PAGINA 9 Esposito

Responsabilità

Chi va, chi resta, chi serve

Nel 1967 Autostrade espropriò un terreno della sua famiglia per la costruzione dell'A14. Sei anni dopo suo padre fece causa alla società per ottenere un indennizzo più alto. A oggi, la sua famiglia non ha ancora ricevuto un soldo. È l'incredibile storia (giudiziaria) del signor Filiberto Ricci, imprenditore marchigiano. La causa contro Autostrade (intentata nel lontano 1973) pende da ben 15 anni davanti alla Corte d'appello di Bologna. La ragione? «Sono cambiati cinque giudici relatori in 15 anni», spiega il suo avvocato.

A PAGINA 15 Blesio

Joint venture tra la concessionaria e l'americana Penske per il Nord Italia Auto, Vanti guida lo sbarco Usa

A man 'reord brisa

Delusione in Procura: Dieri Errani ha finalmente rotto il silenzio per commentare il noto fatto increscioso, ma purtroppo era la scomparsa di Tonino Guerra.

A PAGINA 13 Madonia

Progetto Conosciamoci

Parrucchieri Spazio Donna dal 1999

Offerta piega € 9,90

Spazio Donna

Via Leopardi 2/d - Bologna (traversa via Marconi) Tel. 051.235236 Dal martedì al sabato orario continuato 9:00-19:00

potrai usufruire di questa offerta presentando questo COUPON

A PAGINA 13 Madonia



CORRIERE DI BOLOGNA

www.corrieredibologna.it

DOMENICA 25 MARZO 2012 ANNO VI - N. 74

REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE - Via Baruzzi, 1/2 - 40138 Bologna - Tel. 051-3951201 - Fax 051-3951251 E-mail: redazione@corrieredibologna.it

Distribuito con il Corriere della Sera - Non è abilitato separatamente

AGENDA
IL SOLE Sorge alle 06:10 Tramonta alle 18:33
LA LUNA Nuova Luna alle 07:03 Cala alle 21:43
BAROMETRO Annulla Pioggia

IL TEMPO OGGI
 Ieri a Bologna Min Max 8 22
 Oggi a Bologna Min Max 8 22

IL TEMPO DOMANI

L'ARIA CHE RESPIRIAMO
 PM10 Polveri sottili (µg/m³)
 Bologna giardino Margherita (Viale Bottonelli) 31
 Bologna piazza Porta San Felice 49
 Bologna via Chiamini (Via Chiamini) 36
 Dall'Aeroporto Bologna - Lido di mare 11

LE STRADE DA EVITARE
 Proseguono i lavori stradali in: viale Fogliati; via Rosario; piazza Martegole d'Orto; via Emanuel; via Pratini; via Capo di Lucca; via Rizzoli; via De Pomi

LIBERAL PD E CLEMA ELETTORALE

QUEL DISAGIO ANTI-IDEOLOGICO

di DONATELLA CAMPUS

Da un dibattito aperto sul web da un imprenditore di area Pd, Andrea De Pasquale, ieri raccontato nei dettagli sulle pagine di questo giornale, è emerso che a Bologna ci sono elettori e cittadini vicini al Partito democratico che gradirebbero che la questione della riforma del mercato del lavoro fosse discussa a sinistra in modo meno dogmatico ed ideologico.

Molti di costoro sono essi stessi imprenditori, i quali ovviamente si sentono a disagio di fronte alla rigida contrapposizione padroni/lavoratori che è stata ampiamente riproposta in questi giorni da una parte del mondo sindacale e, più in generale, dagli avversari della riforma. Dopodiché, non è detto che queste persone condividerebbero tutte le medesime posizioni, anzi potrebbero anche avere prospettive differenziate e non necessariamente sottoscriverebbero la proposta Monti-Romero, ma si presume che quel che le accomuna sia l'esigenza di discutere di questi temi con un approccio più flessibile e meno conservatore rispetto al passato.

In questa luce, credo si possano interpretare anche le dichiarazioni che tempo fa aveva fatto il presidente di Legacoop Bologna, Gianpiero Calzolari, il quale auspicava una riflessione sul mercato del lavoro che tenesse conto dell'impatto della crisi economica e nella quale il mondo cooperativo potesse assumere un ruolo più visibile e incisivo. Ora l'impressione è che i toni accesi con i quali si tratta oggi la questione del lavoro in Italia abbiano di fatto marginalizzato le voci di numerosi attori economici vicini alla sinistra o, quanto meno, non permettano loro di emergere e dare un contributo più sostanziale. Viceversa, sui vari fronti, il dibattito ha finito con l'essere polarizzato intorno alle posizioni più intransigenti.

Pertanto, come osservava anche Massimiliano Marzo ieri sulle colonne di questo giornale, l'articolo 18 è diventato quasi un «totem», intorno al quale si incentra tutta la discussione pubblica, mentre sarebbe cruciale, per trovare sia nuove soluzioni sia spazi di mediazione, dedicare maggiore attenzione anche ad altri aspetti. Ciò vale non solo per la riflessione generale su queste questioni, ma anche per il dibattito interno allo stesso centrosinistra. A questo stato di cose contribuisce anche la linea della dirigenza del Pd.

A livello nazionale si può supporre che pesi non poco la preoccupazione di arginare emorragie di voti a sinistra nelle prossime, ormai vicine, elezioni amministrative. Voti che potrebbero abbandonare il Pd per approdare a un'Italia del Valori il cui leader Di Pietro dice apertamente che Monti è un «padrone arrogante» o per premiare un Nichi Vendola che invita il Pd a togliere la fiducia al governo. Qui a Bologna le elezioni non ci riguardano direttamente, ma evidentemente non se ne può evitare il riverbero. Non deve stupire, allora, che esponenti del Pd come l'imprenditore De Pasquale possano reagire negativamente di fronte al modo con cui viene condotto il dibattito e cerchino di fare emergere anche il loro punto di vista.

L'indignità

La ex factotum del Bfc risentita dai pm: «Ho fatto tutto io». I legali dei giocatori: «Ora finiamola qui»



Marilena Molinari esce dalla Procura con il suo legale Gabriele Giorgi

Marilena «scagiona» i rossoblù: «Pass e multe, non hanno colpe»

Marilena Molinari, a lungo tuttopadre dei calciatori rossoblù, scagiona tutti: sia i calciatori che la società. «Ho fatto tutto io», ha detto in sostanza la signora, pur ribadendo la sua buona fede. In particolare, sulle multe annullate a Di Vaio, si è assunta tutte le responsabilità delle false dichiarazioni. E ora i legali dei giocatori auspicano una rapida chiusura della vicenda.

Gioco alle 17.00: Sassuolo - Inter (in diretta su Rai Sport)



Lo sprint di Pioli: «Vincere oggi per essere salvi»

di FRANCESCA BLESIO

A PAGINA 11

Martedì la presentazione, giovedì il primo dei tre forum presieduti da Prodi. Già 232 iscritti ai tavoli tematici

Bologna, la settimana Strategica

Partono i lavori del Piano che disegnerà la Bologna del futuro

Lavoro

di FRANCESCO ROSANO

Si accendono i motori del Piano strategico. Martedì la presentazione alla stampa e giovedì il forum per presentare le linee guida e invitare tutti a progettare la Bologna dei prossimi 15 anni (gli iscritti ai tavoli tematici sono già 232). Sul palco, con Romano Prodi, anche il chimico Balzani e l'imprenditrice Guidi.

A PAGINA 5

Mobilità

La spesa regionale tra le prime in Italia

Per un anno di sanità 1.900 euro a testa

In Emilia spendiamo 1.902 euro/anno a testa per la sanità: 8,4 miliardi in totale. Il dato, del 2010, è superiore alla media nazionale e ai primi posti in Italia, con una crescita del 31% rispetto al 2002.

Siamo però virtuosi nell'uso di farmaci generici.

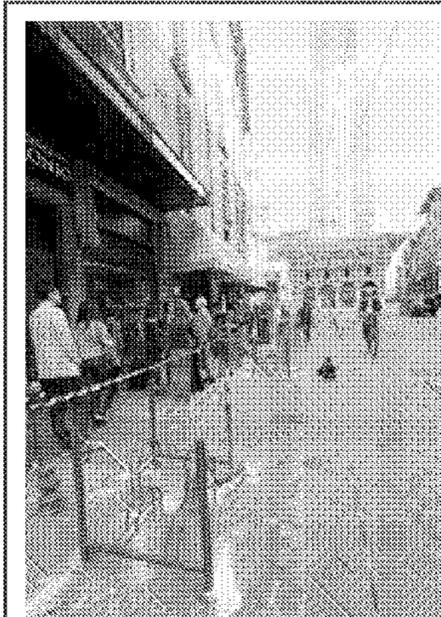
ALLE PAGINE 2 e 3 Amaduzzi

Cultura

8,4 mld

Il costo totale quanto speso in sanità dalla Regione nel 2010. Siamo sul podio per uso di farmaci generici.

A PAGINA 5 Madonna, Velona



In via Rizzoli

Pedonalità, primo atto: meno posti alle moto

di ANDREA RINALDI

Antipasto di pedonalizzazione (in sordina) in via Rizzoli, dove sono spuntate sette nuove rastrelliere per biciclette al posto dei parcheggi per motorini. Le rastrelliere sono state installate davanti all'ingresso della Feltrinelli e delle vetrine di Furla e Unicredit. Ospiteranno 28 bici lì dove c'era posto per 26 scooter.

A PAGINA 9

PROFUMERIA ENNIO

Concessionario Esclusivo

teme di **SATURNIA**

Via San Felice, 22D - Bologna - Tel 051.231612

Tra gli stand e gli autoironici espositori di Tanexpo, la fiera dell'arte funeraria Viaggio (con il sorriso) verso l'aldilà

Il caso Volanti

«Processo immediato per gli agenti rapinatori»

di GIANLUCA ROTONDI

A PAGINA 7

di GUIDO DE CAROLIS

Non solo bare. E comunque non solo italiane «perché la concorrenza cinese è fortissima. Le bare le fanno con le cassette della frutta». C'è pure *L'elisir del Becchino* in vendita al Tanexpo, la fiera di arte funeraria e cimiteriale. Non manca nulla, dal lumino all'urna, fino alla Casa Funeraria. Quello per l'aldilà è un lungo viaggio sì, ma vissuto con il sorriso prima di tutto dagli espositori, sempre pronti alla battuta e al doppio senso.

Riconizioni

UN UOMO, TANTI NOMI

di ENRICO BRIZZI

La strada che gli è stata dedicata, fra il reticolo della Cirenaica e via San Donato, non rende l'idea di quale epopea abbia vissuto Ilio Barontini. Livornese di Cecina, ferroviere, fu inizialmente anarchico.



CONTINUA A PAGINA 14

IMPRESA EDILE Domenicangelo Giorgio
 Artigiano Rosso Blu

REGOLA D'ARTE

NON AFFIDATEVI AL CASO... PROVATE LA NOSTRA ESPERIENZA VENTENNALE

Ristrutturazioni Appartamenti a partire da € 14.900

Rifacimento Bagno completo a partire da € 5.900

PREVENTIVI E SOPRALLUOGHI GRATUITI

Via Is. Gorky, 3 BOLOGNA - Tel/Fax 051.794827 - Cell. 339.3712386
 www.paginegialle.it/aregoladarte-ba



LE REAZIONI «FUORI I DATI RELATIVI A FORZE DELL'ORDINE, UNIVERSITA' E BANCHE»

Raisi (Fli) rinuncia al contrassegno: «Ma ora serve un'operazione trasparenza»

COME TUTTI i parlamentari bolognesi, già nel luglio scorso il finiano Enzo Raisi (Fli) ha rinunciato al proprio pass di accesso alla Ztl. E lunedì restituirà quello Ip (interesse pubblico) che gli spetta come consigliere provinciale. Ma chiede al sindaco Virginio Merola «un'operazione di vera trasparenza». Dire cioè — dei circa 72 mila pass in circolazione — « quanti e a che titolo sono destinati a tribunale, questura, prefettura, fondazioni bancarie, università, strutture sanitarie». Perché «se è vero che questo è un momento in cui un politico deve dare l'esempio, e io sono il primo a farlo, è vero anche che, come cittadino, mi aspetto delle risposte chiare su chi sono i veri privilegiati. Altrimenti si fanno solo demagogia e populismo». Raisi propone però che la Provincia si convenzioni con un garage vicino ai viali dove i consiglieri provinciali che vengono da fuori città possano lasciare l'auto per poi entrare in centro a piedi o con i mezzi pubblici: «Fare il consigliere non è un lavoro, capisco non guadagnarci, ma anche rimetterci...». Intanto, l'assessore comunale alla mobilità, Andrea Colombo, annuncia che il taglio dei pass per l'accesso al centro agli altri enti pubblici (dopo quello già operato per gli eletti in Comune) arriverà con la pedonalizzazione del centro. Ma, dai microfoni di *Radio Tau*, c'è l'invito alla collaborazione: «Confidiamo al più presto di estendere questa operazione» di ritiro dei permessi a chi li possiede, «a meno che non rinuncino prima spontaneamente». Il leghista Manes Bernardini parla di «disparità di trattamento ingiustificata ed ingiustificabile» a favore degli eletti in Provincia: «Basta scrivere una lettera e dire che da domani i pass d'accesso sono ritirati». Colombo conferma l'intenzione di procedere «il prima possibile, anche perché la riduzione dei permessi costituisce un presupposto e una condizione per attuare il piano della pedonalità del centro storico, che prevede una forte riduzione del traffico».

l. o.

L'assessore Colombo

A Radio Tau Colombo ha detto: «Confidiamo al più presto di estendere questa operazione» di ritiro dei permessi a chi li possiede, «a meno che non rinuncino prima spontaneamente»





IL DOMANI. PER ORA A PAROLE

IL QUINTO ELEMENTO

di ARMANDO NANNI

Ora che avranno parlato tutti i 275 soggetti, tra enti e associazioni, iscritti a formulare proposte per il Piano strategico metropolitano, il futuro del quale si comincerà a discutere domani all'Arena del Sole con il primo forum presieduto dall'ex presidente del consiglio Romano Prodi, rischierà di essere già passato in un lento trascorrere attraverso il consueto bla bla di progetti irrealizzabili o, al dunque, mai realizzati. La città del Cavis, del metrò perduto (con relativi finanziamenti), della pedonalizzazione che arranca e delle buche nelle strade si cimenta da domani con il grande sogno di disegnare i capisaldi di una nuova modernità e di un rilancio perennemente atteso. Partiamo proprio da Prodi, con un appello al professore perché tenti almeno lui di far sì che queste discussioni non si perdano in chiacchiere. L'altro giorno, parlando al telefono, Prodi ci diceva: «Mi hanno chiamato e mi ha fatto piacere potermi mettere a disposizione della città. E allora cercherò di portare un po' di fantasia, oltre a qualche proposta provocatoria». Bene, ce n'è bisogno.

Diciamo che l'incontro di ieri con il sindaco Virginio Merola, la presidente della Provincia Beatrice Draghetti e il presidente del Comitato scientifico Daniele Donati, incontro nel quale è stato delineato il percorso dei lavori, non ha dato proprio l'idea di un grande slancio innovati-

vo. Sappiamo già che due elementi sono stati tolti dal tavolo del Piano: il sogno di portare a Bologna le Universiadi e, soprattutto, le misure anticrisi destinate a tamponare gli effetti recessivi che pesano sulla città. E a questo proposito la giunta ricorda: «Quelle misure le stiamo già attuando, sono nei bilanci». Sì, nel bilancio paralizzato dall'esercizio provvisorio perché i tagli, i mancati trasferimenti dallo Stato e, alla fine, anche il conto milionario delle neviccate ne rendono impossibile persino la gestazione.

Il rischio che anche stavolta tutto si risolva in un diluvio di parole è elevato. Il rischio che i progetti da portare sui famosi quattro tavoli del Piano strategico (innovazione e sviluppo; ambiente, assetti urbani e mobilità; conoscenza, educazione e cultura; benessere e coesione sociale) restino scatole vuote è direttamente proporzionale alla, purtroppo, inossidabile attitudine bolognese a cercare di mettere tutti d'accordo. Tocca al sindaco decidere quale Bologna immagina: ha davanti altri quattro anni di mandato, che diventano nove se si ricandiderà e riuscirà a vincere ancora: il 2021 al quale allude il titolo del Piano. In nove anni di cose se ne possono fare tante. Come cercare di iniziare a costruire il rinnovamento di una classe dirigente da troppo tempo cristallizzata. Ecco, magari questo è il quinto elemento che manca al Piano strategico metropolitano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina 1

CORRIERE DI BOLOGNA





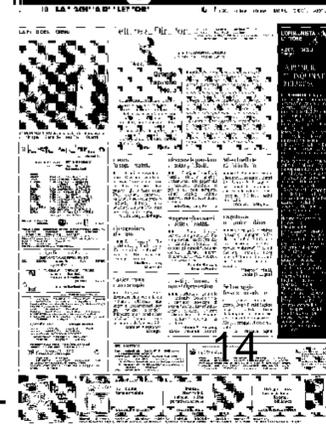
**L'OPINIONISTA
LETTORE**



ALBERTO ZANELLI
Bologna

LA PIANURA PIÙ INQUINATA D'EUROPA

IL 29 FEBBRAIO, dopo altri capoluoghi emiliani, anche a Bologna la prima centralina Arpa ha misurato per la 36ª volta una concentrazione di polveri sottili oltre i 50 microgrammi per metro cubo, cioè il limite di legge. Ora scopriamo che il blocco del traffico del 1º marzo non ha sortito effetti benefici alla qualità dell'aria, anzi sono state misurate concentrazioni superiori ai 100 microgrammi per metro cubo, un livello definito da Arpa «molto superiore al limite per la protezione della salute umana». Da anni si fa il blocco del traffico nei giovedì d'inverno (salvo shopping natalizio, partite di calcio o altre scuse) ma gli effetti non si sono visti. Il sindaco di Bologna ha promesso nuove pedonalizzazioni per ridurre lo smog ma, a buon senso, bisognerebbe pedonalizzare piazza di Porta S. Felice visto che lì sta la centralina che ha il primato di superamenti del limite delle polveri sottili. Certo questa pedonalizzazione manderebbe in crisi il traffico urbano ma darebbe un segnale forte alla gente: la salute prima di tutto. Intanto la Regione ha approvato la costruzione della Cispadana, la terza autostrada che taglierà la pianura da ovest a est. Hanno appena finito la quarta corsia nell'A1, perché sprecare soldi in un'altra autostrada invece di cercare soluzioni nuove per la pianura più inquinata d'Europa?





CANTIERI APERTI PER SAN DOMENICO E MINGHETTI

La città delle piazze: prove di pedonalizzazione

di GAIA GIORGETTI

LA BOLOGNA pedonale comincia dalle piazze. Entro l'estate sarà pronta piazza Minghetti, a settembre piazza San Domenico, dove i lavori sono già iniziati. Nuovo look anche per piazza Calderini, che ha già il progetto di restauro ma il cantiere non potrà partire che dopo l'approvazione del bilancio, cioè presumibilmente entro l'estate.

Se piazza Minghetti di fatto diventerà un luogo nuovo, con verde, sedute e nuovi arredi, il restauro di piazza San Domenico invece non dovrebbe mutarne la fisionomia,

PROGETTI E FONDI

Per piazza Calderini, Montagnola e piscina dello stadio tutto è fermo. Mancano i finanziamenti

se non per il fatto che diventerà completamente e irreversibilmente pedonale. Il pavimento a ciottoli caratteristico verrà ripristinato con l'aggiunta di panchine di ferro intorno agli alberi, che resteranno al loro posto, accanto alle tombe medievali dei glossatori e alla colonna di pietre e bronzo dedicata alla Madonna, realizzata da Guido Reni. Sempre nella piazza è prevista una rastrelliera per le biciclette e ai lati, su via Garibaldi, verranno tolte le catene per far posto ai fittoni mobili. Impossibile, anzi vietato parcheggiare, anche nelle sere dei Martedì domenicani e la mattina della Messe festive. Consuetudine cui i frati erano molto legati, ma alla quale dovranno dire addio. Resterà a di-

sposizione delle auto soltanto un'area marginale. L'intervento, del costo di 395mila euro, prevede anche la riqualificazione dell'area verde circostante.

In ritardo sulla tabella di marcia il cantiere della nuova piazza Minghetti di Glauco Gresleri, la fine dei lavori slitta a giugno, mentre Piazza del Francia vedrà allungare i tempi per la realizzazione dell'isola ecologica. Appena il bilancio lo consentirà, probabilmente all'inizio dell'estate, partiranno anche i lavori per piazza Calderini, il Parco della Montagnola e la piscina Longo (quella dello stadio, afflitta da un cantiere infinito). Il progetto di piazza Calderini (costo del recupero: 438mila euro) conserva i due filari di conifere con una nuova pavimentazione in lastre di granito al centro, mentre lateralmente erano stati previsti due corridoi di cemento per il parcheggio, ma dovranno essere modificati, come ha appena chiesto la Soprintendenza. Anche la riqualificazione della Montagnola prevede il mantenimento dei platani monumentali mentre saranno abbattuti alcuni alberi per far posto ad altro verde. Nuova la pavimentazione anche nella rotonda centrale con un materiale che riporterà il colore della terra battuta. Si attende ancora, invece, il progetto per piazza Cavour, che non

è inserito nei lavori che dovranno partire prima dell'estate. L'assessore ai lavori pubblici Riccardo Malagoli (foto) preferisce la cautela: «A parte piazza Minghetti e San Domenico, dove i cantieri sono già aperti e già finanziati, agli altri progetti non sono state ancora destinate le risorse. Quindi non sappiamo se inizieranno e quando, probabilmente dopo il bilancio. Senza soldi si va poco in là...».





La novità L'assessore Colombo: «Una piccola anteprima. Vita più facile per chi è ecologico». Ventotto posti disponibili

Assaggio di pedonalità Spazi moto cancellati, via Rizzoli è delle bici

Sette rastrelliere al posto dei parcheggi

L'ennesimo antipasto alla pedonalizzazione del centro storico è arrivato ieri, in sordina, proprio sotto le Due Torri. In via Rizzoli, infatti, sono arrivate sette nuove rastrelliere per biciclette che hanno preso il posto dei motorini parcheggiati nelle strisce bianche disegnate davanti all'ingresso della Feltrinelli e delle vetrine di Furla e Unicredit. Sette stalli da quattro posti ciascuno, capaci di ospitare un totale di ventotto mezzi, e fissati a terra là dove venivano parcheggiati circa ventisei scooter. Complice il bel tempo e la giornata

prefestiva, i ciclisti non hanno perso tempo a servirsene, mentre chi arrivava in sella a un motorino ne prendeva silenziosamente atto e posteggiava più in là. E altre rastrelliere arriveranno con la chiusura del centro voluta dalla giunta Merola.

Pro e contro

Chiara: «Ora anche il marciapiede è libero»
Laura: «Già sono pochi i posti per lo scooter»

«Prima non si passava neanche sul marciapiede, adesso c'è spazio per tutti, è una bella cosa», Chiara e Rodolfo sintetizzavano così il pensiero unanime di tutti quelli che amano spostarsi in maniera ecologica. Dall'altra parte invece il fronte è diviso. C'è chi non la prende bene, come Laura, appena arrivata in centro: «Già ci son pochi parcheggi per gli scooter, adesso diventerà un problema, il motorino è l'unico mezzo che ho per venire fino a qua...». «Forse si son presi un po' troppo spazio...» osservava una signora appena

smontata da una vespa rossa, guardando i nuovi stalli. Ma c'è anche chi, pur guidando un ciclomotore, non si fa troppi problemi: «Sono d'accordo — spiegava Francesco, mentre si toglieva il casco — se bi-

sogna dare dello spazio meglio allora alle bici che agli automobilisti maleducati, io poi vengo da Roma e qua non mi sembra così problematico parcheggiare».

Questa nuova collocazione

è frutto di una piccola riqualificazione: le rastrelliere sono quelle di piazza Ravegnana, che così si trova a essere più accessibile ai pedoni, mentre i ciclisti hanno più spazio per loro lì accanto. È lo stesso assessore comunale alla Mobilità Andrea Colombo a spiegarlo: «Si tratta di una piccola anteprima della pedonalizzazione per rendere la vita più facile a chi ha più basso impatto ecologico». Ma non era meglio partire da altro per cominciare a pedonalizzare e magari prima collegare meglio un centro che si vuole off limits per le auto? «La T è l'asse più servito dai mezzi di trasporto quindi le opportunità alternative ai mezzi come macchina e motorino non mancano e poi si tratta di una redistribuzione con priorità che ci siamo dati — rispondeva l'assessore —. Lo spazio pubblico è limitato e su di esso vanno esercitate scelte politiche, in programma abbiamo un piano complessivo di potenziamento degli stalli nella T pedonale».

Andrea Rinaldi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sfrattati Gli spazi per i motorini sono stati destinati alle biciclette





INCHIESTA PASS

Nanni si autosospende dall'Italia dei valori

VALERIA TANCREDI

BOLOGNA
bologna@unita.it

Per ora sceglie l'autosospensione, Paolo Nanni, coinvolto - non da indagato perché si tratterebbe di un reato amministrativo - nell'inchiesta sull'uso improprio dei pass. Ma non è detto che il congelamento dal partito sia l'antipasto delle dimissioni da consigliere provinciale dell'Idv, escluse fino all'altro giorno.

Parole amarissime quelle del



Tarda la stretta sui pass Ascom

capogruppo dipietrista a palazzo Malvezzi. Dopo aver annunciato l'autosospensione dall'Idv «per una forma di rispetto nei confronti della mia città e dei cittadini diversamente abili che si sono sentiti danneggiati dalla vicenda», Nanni conferma «l'impegno di rivedere la mia posizione istituzionale, quando saranno completate le dovute verifiche». Il duro commento della responsabile del partito, Silvana Mura, che aveva stigmatizzato l'accaduto, può aver pesato.

In un primo momento, infatti, il consigliere aveva categoricamente escluso le proprie dimissioni. Il dipietrista è incappato nei controlli della Procura che sta indagando sulla questione dei pass per entrare nella Ztl e nelle preferenziali concessi senza cioè che i beneficiari ne avessero i requisiti. Il pass handicap abbinato all'auto di Nanni, della moglie e della figlia era stato attribuito alla suocera disabile e non è stato restituito in seguito al decesso della stessa, avvenuto quasi due anni fa.

L'assessore comunale alla Mobili-

tà, Andrea Colombo, coglie l'occasione per invitare i politici che pure hanno ancora diritto a rinunciare all'ambito contrassegno.

Il taglio dei pass per l'accesso al centro degli altri enti pubblici (il Comune l'aveva già fatto, per i suoi consiglieri) arriverà infatti con la pedonalizzazione del centro. Ma l'assessore sollecita i colle-

L'assessore Colombo
«I contrassegni dei politici? Ben venga chi rinuncia»

ghi alla rinuncia spontanea così come hanno già fatto deputati e senatori e come ha fatto anche Paolo Nanni che ha rinunciato anche al pass di consigliere provinciale cui aveva diritto. «Confidiamo al più presto di estendere questa operazione» di ritiro dei permessi a chi li possiede, «a meno che non rinuncino prima spontaneamente», ha dichiarato Colombo. ❖





Sosta selvaggia e "buchi" nella Ztl così il traffico si riprende la città

E la revisione dei pass finora non ha prodotto risultati

VALERIO VARESI

I VALOROSI vigili elettronici, la arcifamosa coppia "Sirio-Rita", non bastano più. Dopo il rigore applicato dall'ex assessore alla Mobilità Maurizio Zamboni, colui che ha sdoganato le telecamere a sorveglianza della Zona a traffico limitato (Ztl), l'attenzione e i controlli sono lentamente scemati tra il breve periodo di Flavio Delbono e il più lungo commissariamento di Anna Maria Cancellieri, fino a determinare oggi una situazione viaria che rasenta i peggiori momenti del passato. L'emblema di questo incipiente disordine è la situa-

**In Saragozza
le auto strecciano
nella zona riservata
ai bus dell'Atc
e alle biciclette**

zione in piazza di porta Saragozza, la stessa via in cui, da anni un autobus di linea è stato deviato nelle ore serali per occupazione abusiva della corsia preferenziale. Chi è diretto verso i viali provenendo dal centro, dovrebbe aggirare (svoltando a destra) i giardini e la statua di padre Pio, attraversare viale Pepoli per poi proseguire sul controviale o svoltare di nuovo a destra sulla via Saragozza fuori porta. Il comportamento abituale di molti automobilisti, invece, è quello di infilarsi sotto le volte del cassero, dov'è proibita la circolazione eccetto che per i bus e le biciclette, e immettersi nella piazza tramite il semaforo di servizio per i mezzi Tper (ex Atc). Il risultato è il caos con frequenti blocchi dell'incrocio e un notevole intralcio al veloce scorrimento del servizio di trasporto pubblico. Qui come in molte altre parti della città, la situazione è in continuo peggioramento. Del resto, nella stessa via Saragozza, si registra la più clamorosa resa del Comune ai prepotenti del parcheggio abusivo al punto che, come detto, da anni il bus numero 20, dopo le nove di sera, è deviato fino a porta d'Azeglio. Si tratta della prima battaglia vinta dai fuori-

legge contro la legalità, ma rischia di non rimanere isolata.

Per ironia della sorte tutto ciò capita nel primo scorcio di mandato di una giunta che si è presentata col programma di gran lunga più ecologista mai annunciato sotto le Due torri: pedonalizzazione della "T", limitazioni al traffico e allargamento delle zone senz'auto anche alle periferie. Il sindaco Virginio Merola e il suo assessore alla Mobilità Andrea Colombo hanno ereditato tutti i guai dall'anno e mezzo precedente, ma finora non sono riusciti a invertire la rotta. Per esempio, non hanno ancora posto rimedio ai buchi della "ztl"

dai quali passano senza incorrere in sanzioni, centinaia di auto ogni giorno. Col paradosso che si fanno sforzi enormi per limitare i pass, con tanto di revisione (per

**Piazza Maggiore,
lato palazzo
de' Banchi,
è ormai
un parcheggio**

ora solo agli inizi), ma il risultato viene largamente mortificato dalle falle della protezione "Sirio". Ci sono almeno due zone

del centro in cui è possibile l'accesso in barba ai divieti: da via Alessandrini-Venturini-Righi-Oberdan e, dall'altra parte, da via D'Azeglio-Castelfidardo-Bocca di lupo-Capramozza. Qui, in mancanza di telecamere, occorrerebbe il presidio dei vigili che però non ci sono.

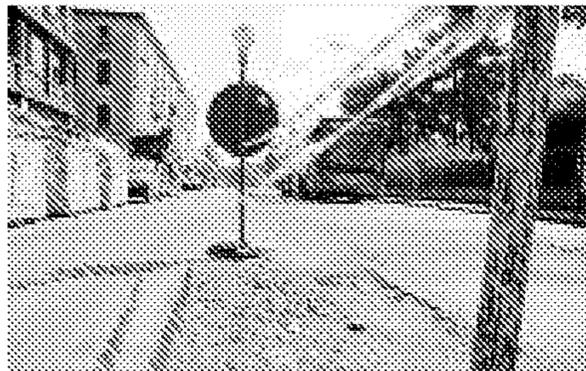
Altra situazione ormai fuori controllo è quella della sosta nelle piazze storiche. Piazza Maggiore, dal lato palazzo de' Banchi, è costantemente occupata da auto, piazza Aldrovandi è un budello tra parcheggi a sinistra e talvolta persino a destra accanto ai fittoni, mentre piazza Santo Stefano è anch'essa occupata da

auto dal lato corte Isolani. Per non parlare dell'ex Ghetto ebraico dove i fittoni da tempo guasti consentono l'accesso a tutti, così come in via del Pratello. Piazza Cavour all'ora dell'aperitivo, specie di sabato, è impercorribile per i bus, così come via Dante all'ora dell'entrata e dell'uscita degli studenti delle scuole elementari. In questo caso subisce un danno la linea 11, una delle più importanti. Le preferenziali (Massarenti in particolare) sono un parcheggio e ci sono strade strette come via Pizzardi dove una macchina messa male interrompe la linea 25.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

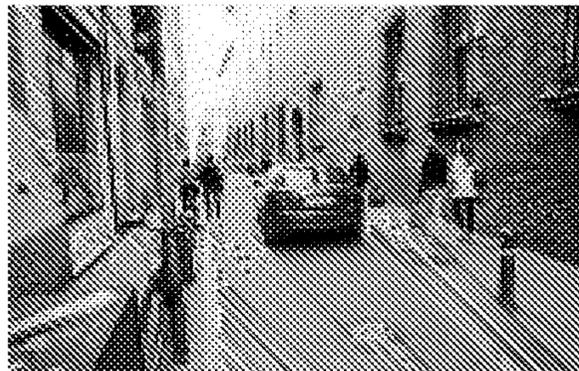


I nodi della mobilità



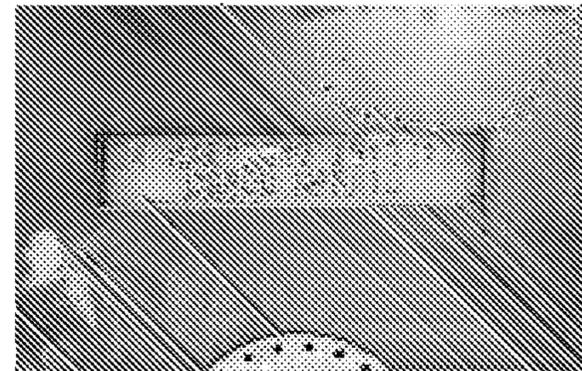
VIA MASSARENTI

Tanti i cantieri aperti lungo via Massarenti per chiudere le buche causate dal maltempo e dalla nevicata dei mesi scorsi



VIA DELLE MOLINE

Continua ad avere problemi di funzionamento il fittone di via delle Moline, riparato appena tre giorni fa



VARCO APERTO

Un'altra colonnina di controllo di un fittone del centro storico, che indica il varco aperto per l'accesso





Il leader Ascom Postacchini: «Coinvolgere anche le coop se vengono a mancare i fondi per altri filobus dell'Atc»

«Sì a Rizzoli pedonale Il resto? Un manifesto»

«Il centro chiuso non è solo festa: cambia tutto»

Non è contrario alla pedonalizzazione. Anzi, apre anche su una via Rizzoli chiusa sette giorni su sette. È però contrario alla pedonalizzazione così come è stata pensata dalla giunta Merola. Figuriamoci adesso che, con i fondi del Civi che rischiano di saltare e quelli del metrò che potrebbero proprio non arrivare mai, il progetto-cardine del mandato dell'amministrazione rischia di restare una scatola vuota, non supportata da risorse e infrastrutture.

Il numero uno di Ascom, Enrico Postacchini non ci gira troppo attorno: «Ormai la pedonalizzazione è un manifesto politico, dentro non c'è davvero nulla».

Postacchini, se Palazzo d'Accursio non arriverà a un accordo con il ministero dei Trasporti, il piano della pedonalità e il necessario potenziamento della rete filoviaria resteranno solo sulla carta. Voi continuate a insistere che il vostro, invece, è un piano sostenibile. Siete sicuri?

«Tra qualche settimana metteremo tutte le nostre proposte in un libro che presenteremo alla città: a ogni punto ci poniamo il problema delle ri-

orse, contrariamente all'amministrazione».

Sentiamo come fareste...

«Per la mobilità urbana prevediamo l'ingresso delle cooperative, non è obbligatorio che tutti gli autobus siano di Atc. Per la riqualificazione del centro e l'arredo urbano si dovrebbero fare progetti seri e strutturati, in modo da partecipare a bandi e usufruire di fondi europei. E poi non esiste pedonalizzazione senza nuovi parcheggi: bisogna farli in *project financing*, non ci sono alternative, ma non si può prescindere dai posteggi in un piano del genere. Il Comune deve coinvolgere le imprese, per fortuna sul nostro territorio ce ne sono ancora molte che vogliono investire».

Palazzo d'Accursio, comunque, ha detto nelle settimane scorse di voler andare avanti

con i T days nei weekend, a prescindere dalle risorse a disposizione. Conseguenze?

«I T days fatti così, cioè non appoggiati a un piano strutturato seriamente, creano solo scompiglio nelle vie limitrofe e nella T Indipendenza-Ugo Bassi-Rizzoli inserisce un ordine pedonale che non ha un'utilità precisa. I T days sperimentali li abbiamo già fatti, non servono: noi saremmo piuttosto per partire con una pedonalizzazione sette giorni su sette della sola via Rizzoli, che è legata al cuore del centro».

Cioè sta davvero proponendo di chiudere via Rizzoli al traffico sempre? Sarebbe rivoluzionario da parte dei commercianti...

«Piuttosto che non consentire l'accesso alla T durante tutti i fine settimana, la chiusura continuativa di via Rizzoli consentirebbe almeno di utilizzare gli autobus in via Indipendenza e in via Ugo Bassi, strade che ancora possono supportare il passaggio dei mezzi pesanti. Mi sembra davvero assurdo, come invece proposto dall'amministrazione, caricare ulteriormente l'asse Santo Stefano-Farini-Barberia, dove i palazzi storici sono puntellati».

Ma quando sareste disposti a partire con la chiusura di via Rizzoli al traffico?

«Anche da subito per quanto ci riguarda. Preferiremmo una soluzione di questo tipo e poi andare avanti per piccoli pezzi progressivamente, man mano che si è in grado di accedere ai finanziamenti. Ci auguriamo che il Comune non vo-

glia a tutti i costi togliersi il "vogolino" della T pedonale entro l'estate per far vedere che qualcosa ha fatto. Quando i cittadini capiranno che i T days non sono più solo una festa, ma che tutti i fine settimana devono cambiare vita completamente, voglio vedere cosa succede».

Però pedonalizzare la T

non costa niente...

«Certo, poi però si devono spendere centinaia di migliaia di euro per fare la manutenzione delle altre arterie che si sovraccaricano tutti i giorni con i mezzi pesanti. Ma questo nessuno l'ha messo in conto?».

Daniela Corneo

daniela.corneo@rcs.it

Segnale
Sotto: Enrico Postacchini dell'Ascom
A destra: l'assessore Andrea Colombo col semaforo pedonale di via Rizzoli





MOBILITÀ IL GOVERNO FRENA SUI FONDI CIVIS, E L'ASCOM RILANCIA

«E' il momento del nostro Piano»

Postacchini: «Liberalizziamo il trasporto pubblico»

LA FRENATA del governo sull'ipotesi di dirottare parte dei 225 milioni del tramontato metrò sulla nuova rete di filobus cittadini — spina dorsale del Piano della pedonalità della giunta Merola — non sorprende l'Ascom. «Non per niente — ricorda il presidente, Enrico Postacchini —, abbiamo presentato un piano alternativo. L'abbiamo chiamato 'La città che vorremmo'».

In cosa è diverso dal Piano del Comune?

«Soprattutto in un piccolo particolare: il nostro è un vero progetto, che può partire domani. Il loro è un *pamphlet*, un manifesto, e senza fondamenta».

Cioè?

«Si fonda su una nuova, costosa flotta di filobus. Ma, se mancano i finanziamenti del governo, i filobus non si comprano e crolla tutta l'impalcatura».

Per il vostro contropiano non servono fondi?

LA SFIDA

«Il nostro è un vero progetto, e si può partire subito. Senza oneri per le casse comunali»

«Solo quelli europei e quelli della Legge regionale 41 per l'arredo urbano e le riqualificazioni, che il Comune non mi risulta abbia mai richiesto».

E per le infrastrutture, a partire dai tanti parcheggi previsti, dove troverete i fondi? Forse in una tassa di scopo?

«Nessuna tassa, non andiamo in tasca ai cittadini. Le infrastrutture vengono realizzate in *project financing*, cioè senza oneri per la pubblica amministrazione».

Cosa proponete per i mezzi?

«Una liberalizzazione del trasporto pubblico locale, con cui affidare il trasporto

più leggero e meno inquinante a cooperative private».

Avete avuto reazioni dal Comune?

«Gli assessori Gabellini e Colombo si sono mostrati interessati. Ma, più di tutto, hanno fretta di chiudere la T. Una fretta che mi pare più la necessità di manifestare un'ideologia, per soddisfare qualcuno nel più breve tempo possibile».

Un'amministrazione deve ottenere anche risultati visibili a breve. Il vostro piano ha tempi lunghi. Anni.

«Per essere completato, penso alla rete di parcheggi, sì. Ma si può partire subito: la pedonalizzazione di via Rizzoli e via Zamboni (lasciando però bus e motorini) collegandosi all'area del Quadrilatero, si può fare domani. Anche chiusure totali, come piazza Rossini, si fanno subito. Ma occorre avere l'umiltà di riflettere e ascoltare».

Luca Orsi

COMMERCianti DI VIA FARINI

«Pedonalizzare? Ecco come»

MIGLIORARE la città e creare una mobilità che rispetti le richieste dei bolognesi, la pedonalizzazione si fa così. «Il problema non sta nel progetto, ma in come si potrà realizzare». Mauro Montaguti e Simone Alcione, presidente e vicepresidente del Comitato degli operatori economici di via Farini, mettono le cose in chiaro: le piccole pedonalizzazioni vanno bene, ma accompagnate da una serie di azioni. Cioè sicurezza, illuminazione e ripavimentazione, parcheggi e bagni pubblici «degni e custoditi», mobilità efficiente, lotta al degrado, «che c'è ed è del tutto visibile». I commercianti, rivendicano l'appoggio di molta parte della cittadinanza ai loro 'distinguo': «I negozianti ascoltano i cittadini e molti non condividono le idee ed il progetto comunale». In sintesi, si a piccole aree pedonali, servite da mezzi pubblici, da parcheggi e da aree di carico e scarico. E soprattutto sicure.



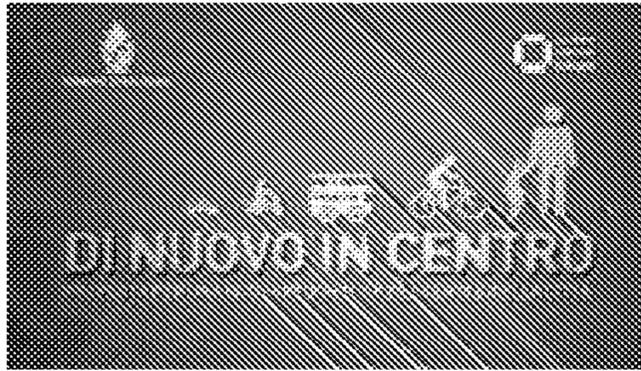
ASCOM
Il presidente
Enrico
Postacchini

Pagina 7





Pedonalità Il 3 in Sala Borsa Caro taxi, Colombo: «Tariffe bloccate e servizi collettivi»



On line Il questionario cliccato da 1.350 bolognesi

L'assessore Andrea Colombo, dopo l'indagine di TripAdvisor, ammette il caro-prezzi delle auto bianche in città. Secondo la ricerca, a Bologna una corsa media di otto chilometri costerebbe 14,02 euro e questo metterebbe la città in cima agli altri capoluoghi italiani, di gran lunga meno cari.

«Le tariffe dei taxi bolognesi rientrano in effetti in una fascia medio-alta, che caratterizza per lo più anche la qualità del servizio offerto», ha affermato l'assessore, riconoscendo che «professionalità e cordialità di norma non

mancano, anche rispetto all'esperienza di altre città. Le chiamate che rimangono inevase sono a livelli bassi, pur con un'attesa ancora da ridurre nelle ore di punta. Esiste una flotta dedicata con priorità ai disabili e il taxi rosa è autofinanziato dai tassisti».

Colombo, poi, ha osservato che in un momento economico così difficile «aumentare ancora le tariffe già elevate rischia di essere insostenibile per i cittadini, ma soprattutto, paradossalmente, dannoso per gli stessi tassisti che lo richiedono. Con prezzi più alti, infatti, una parte di clienti potrebbe rinunciare a usare il taxi, facendo a conti fatti diminuire gli incassi». «In questa fase — la proposta — sarebbe più conveniente per tutti, operatori e cittadini, lavorare su servizi innovativi e flessibili, in grado di attirare nuova utenza e nel contempo diminuire il costo per il singolo. Ad esempio, anche in vista della pedonalità, si potrebbero studiare insieme forme di taxi collettivo su prenotazione, per parti di percorso o destinazioni condivise da più passeggeri, che si dividono in proporzione il prezzo della corsa».

E a proposito di pedonalizzazione, l'assessore sarà con la collega dell'Urbanistica Patrizia Gabellini e il sindaco Virginio Merola martedì in Sala Borsa (alle 21) per un incontro pubblico finale. Obiettivo: fare il punto su quelli promossi in collaborazione con i quartieri, a cui hanno partecipato 400 persone. Intanto sul blog dinuovoincentro.tumblr.com sono ben 1.350 i bolognesi che a oggi hanno risposto al questionario sull'accessibilità e la vivibilità del centro storico; quasi la metà ha lasciato un commento sul piano o una proposta per migliorare la fruizione del cuore di Bologna.

Andrea Rinaldi

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Forum, la sveglia di Prodi: «Bisogna tornare a rischiare»

L'ex premier: «Basta paura, i bolognesi sono rassegnati a perdere da 20 anni»
Affondi su people mover e Università: «Indispensabili più docenti stranieri»

Il discorso pronunciato ieri mattina all'Arena del Sole dall'ex premier Romano Prodi, chiamato a presiedere il forum del Piano strategico, andrebbe stampato e messo sulle scrivanie della classe dirigente della città. Per evitare che i prossimi 10-20 anni siano come quelli che ci lasciamo alle spalle dove la città è stata protagonista di una sorta di colossale piano strategico delle occasioni perdute: il metrò e i relativi fondi, il Civis, il passante Nord, la città metropolitana e per venire alle cose più recenti le Universiadi, il polo tecnologico (in ritardo), il people-mover (in ritardo), la pedonalizzazione, pure questa già in ritardo. O per dirla con le parole che Prodi ha consegnato direttamente a Comune, Provincia e Regione, «bisogna trasmettere il messaggio ai cittadini, rassegnati a perdere da 20 anni, che si può anche vincere, che c'è ancora spazio per vincere».

L'ex presidente del Consiglio ha però suonato la sveglia a tutta la classe dirigente della città. In molti gli hanno attribuito la paternità dell'idea del people mover e lui ieri ha fatto capire quando fece la proposta aveva in mente un'altra cosa. Il pun-

to però è un altro. «Bisogna che quest'opera — ha detto il Professore — sia pronta in occasione dell'inaugurazione della stazione sotterranea. Perché già si è persa l'occasione di inaugurarla con il taglio del nastro dell'alta velocità per Milano e Firenze». L'auspicio dell'ex premier è senza speranze perché i lavori del People mover devono ancora partire, ma il senso delle sue parole è chiaro. A chi dalla platea ha contestato il progetto del collegamento veloce tra stazione e aeroporto, Prodi ha risposto così: «C'è bisogno di qualcosa che ci porti al Marconi, di un collegamento diretto e continuo. Se poi mi mettete degli omini che tirano le corde per portare la gente a me va bene».

Ma la sveglia è suonata anche e soprattutto per l'Università e per il suo rettore Ivano Dionigi. Riferendosi alla proposta del sindaco di creare una nuova sede dell'Università nell'area Staveco spostando alcuni dipartimenti da via Zamboni, Prodi ha osservato: «Quando ho letto che lo spostamento della Facoltà di Lettere di 600 metri creava un problema, ho pensato "mamma mia" come costano le decisioni. Si creano problemi non tanto sui contenuti, ma proprio

sulle localizzazioni. Ragazzi, se è così non ce la facciamo mica». Poco prima aveva detto che sebbene ancora oggi «Bologna nel mondo è l'Università» occorre però aprirla molto di più al mondo. «L'aumento dei professori stranieri è indispensabile, servono progetti e strategie comuni con gli atenei e più corsi in lingua inglese. L'Università ha cominciato a perdere di importanza quando si è cominciato a privilegiare l'arrivo di studenti e professori che erano solo italiani». Detto in altre parole: se ci si vuole aprire il mondo e non si riesce a spostare una facoltà da via Zamboni all'area Staveco, è meglio stare fermi. Ma c'è un altro passaggio cruciale su cui Prodi ha avvisato i naviganti del piano strategico: «Le cose sbrodolate finiscono male — ha scandito — portano alla non possibilità di prendere decisioni». Insomma bisogna riuscire a fare

presto e a decidere in tempi brevi, altrimenti si esce dal gioco. Un esempio? «Ikea (il magazzino Sud-Europa, ndr) e Amazon sono andate a Piacenza perché era tutto disponibile in tempi brevi. Le grandi multinazionali decidono nel giro di settimane, massimo mesi, non anni».

Nel suo intervento Prodi ha individuato quattro asset da sfruttare per lo sviluppo della città (la collocazione territoriale, l'università, l'industria manifatturiera, la sanità) facendo anche degli esempi concreti su cose da fare come l'attivazione di collegamenti diretti dall'aeroporto con Mosca, Shanghai, Pechino e New York, e di corsi in lingua inglese fin dal primo anno alle Aldini Valeriani e negli altri istituti tecnici. Ma quello dell'ex presidente della Commissione Europea è stato soprattutto un discorso di prospettiva, una sferzata alla sua città. «Cari Beatrice e Virginio — ha chiuso il suo intervento rivolgendosi a Merola e Draghetti — non bisogna avere paura. Da Bologna devono partire esperimenti rischiosi, voi dovete assumervi il rischio. E se ve lo assumete in modo corretto la città è con voi».

Olvio Romanini
olvio.romanini@rcs.it



Pagina 2





Il caso L'assessore Colombo, attaccato dalla Lega Nord, promette: «Li revocheremo prima possibile». Ma a Palazzo Malvezzi fanno muro

Ma in Provincia non rinunciano al permesso Ztl

A giugno il sindaco Virginio Merola non aveva lasciato spazi ai dubbi: «Toglieremo i pass anche ai consiglieri provinciali: non c'è nessuno che per un impegno particolare debba avere un trattamento speciale». Un'operazione che doveva essere fatta subito, ma a marzo dell'anno dopo i consiglieri provinciali (quasi tutti) il pass non l'hanno riconsegnato e il Comune, evidentemente, non l'ha più chiesto con l'intransigenza dei primi giorni del mandato, quando l'aveva tolto ai consiglieri comunali, alla giunta, ai giornalisti e ad altre categorie.

Ieri l'assessore alla Mobilità Andrea Colombo ha «spostato» (durante il faccia a faccia a *Radio Tau* con Manes Bernardini della Lega Nord) il termine per il taglio dei pass agli enti pubblici a quando arriverà la pedonalizzazione del centro. Sempre che qualcuno non ci rinunci volontariamente. «Confidiamo al più presto di estendere questa operazione di ritiro dei permessi a chi li possiede, a meno che non rinuncino prima spontaneamente», come hanno fatto l'estate scorsa i parlamentari bolognesi.

«C'è una disparità di trattamento

ingiustificata a favore degli eletti in Provincia — l'ha attaccato Bernardini —: basta scrivere una lettera alla presidente Drgahetti e dire che lunedì i pass d'accesso sono ritirati». «Lo faremo il prima possibile — ha ribattuto Colombo — anche perché la riduzione dei permessi costituisce un presupposto per attuare il piano della pe-

donalità del centro, che prevede una forte riduzione del traffico. Se non abbiamo ancora messo mano a quei pass è perché l'indagine della Procura ha costretto a seguire da vicino i pass handicap e il carico di lavoro sugli uffici è molto pesante». E nella ricognizione del Comune dovrebbero entrare, così come annunciato mesi

fa, anche i 100 pass della Curia.

Intanto però i consiglieri provinciali in generale continuano a usarlo e non intendono consegnarlo anticipatamente. Ci ha rinunciato ieri il consigliere dell'Idv Paolo Nanni, sotto i riflettori in questi giorni per non aver restituito il pass della suocera deceduta nel 2009, ma anche Enzo Raisi, ca-

pogruppo di Fli. Che però aggiunge: «Io non ce l'ho più, ma Colombo ci dica a chi appartengono gli altri 148 mila pass ancora in giro. Un centinaio di politici sono niente in confronto...».

«I pass li abbiamo e se ce li toglieranno vedremo come fare — dice la capogruppo del Pd Nara Rebecchi —: io vengo da Medicina tutti i giorni e faccio un altro lavoro, ben diverso da chi fa il consigliere comunale e abita a Bologna. Vorrà dire che parteciperò meno alle attività della Provincia».

La stessa osservazione che fa Giovanni Venturi, capogruppo della Federazione della Sinistra: «Vengo tutte le mattine dalla montagna, mi sembra si faccia tanto rumore per una trentina di pass, ma mi adeguerò. Intanto però continuo a usarlo».

Non ci pensa «neanche lontanamente» a riconsegnare il suo permesso il capogruppo del Pdl Luca Finotti. «Va riconsegnato se c'è un motivo vero: quando vedrò la pedonalizzazione concretizzarsi, restituirò il pass, altrimenti è solo demagogia».

Daniela Corneo

daniela.corneo@rcs.it

Resta lo stop alle auto nel giorno dello sciopero dei trasporti

Smog, bonus esaurito Già 35 sforamenti Oggi blocco confermato

Bonus esaurito: con i 76 microgrammi per metro cubo registrati l'altro giorno dalla centralina Arpa di porta San Felice, l'aria di Bologna raggiunge la 35esima giornata (il limite annuo) in cui i valori delle pm10, le polveri sottili, hanno superato la soglia consentita di 50 microgrammi per metro cubo. Di fatto, in due mesi dall'inizio dell'anno, e nonostante la «parentesi» dell'ondata di maltempo, Bologna si è

già «mangiata» tutto il bonus consentito. Il dato dice anche che da inizio 2012, praticamente un giorno su due le pm10 erano oltre il limite. Le altre centraline di rilevamento smog attive, invece, contano un minor numero di sforamenti: quella dei Giardini Margherita ne segnala finora 24, quella in via Chiarini 25, quella a Villa Torchi arriva a 27. Nonostante lo sciopero dei bus dalle 10 alle 14 di oggi, quindi, il Comune ha deciso di non revocare il blocco del traffico. «Nelle ore di punta i bus ci saranno», ha spiegato l'assessore alla Mobilità Andrea Colombo. E oggi Ascom svela il suo piano alternativo della pedonalità la «Città che vorremmo». Il presidente Enrico Postacchini: «Il centro a piedi non si può fare in tempi brevi».

Da Cor.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il progetto

I commercianti sfidano la giunta

Parcheggi per 4mila nel piano Ascom sulla pedonalità

CATERINA GIUSBERTI

PIÙ di quattromila posti auto in più, in 16 nuovi parcheggi sotterranei. Magari da costruire proprio dentro quelle caserme dismesse, sul cui futuro, in città, pende ancora un grosso punto interrogativo. E poi un piano della pedonalità composito, articolato in sette aree, ma ben collegato con il resto della città attraverso un sistema di navette. Un servizio che, in nome della liberalizzazione del trasporto pubblico locale, potrebbe anche essere affidato a un soggetto privato diverso da Atc, «se l'azienda non lo ritiene profittevole». Si presenta così 'La città che vorremmo' il contro-piano della pedonalità di Ascom. «Vogliamo dire un no costruttivo al progetto dei T-Days — ha esordito il presidente Enrico Postacchini — per riportare sui giusti binari il progetto dell'amministrazione. Bisogna tenere conto delle esigenze di tutta la città, altrimenti si rischia di cambiare la vita di Bologna solo in peggio». E, per evitare un impatto traumatico con la pedonalizzazione (e uno scivolone in stile Civis), secondo i commercianti la parola chiave è: più parcheggi. Solo che per realizzarli ci vuole tempo, secondo Postacchini «un orizzonte di 10-12 anni». Una postilla non da poco, dato che il piano pedonalità è ormai ai blocchi di partenza. «Giudichiamo preoccupante — ha ribadito il direttore Tonelli — che l'amministrazione e l'Atc stiano tenendo, sulle nostre osservazioni, lo stesso atteggiamento indifferente che ebbero sul Civis. E sappiamo com'è andata a finire». Ma non è tutto. Nel contro-piano c'è anche il libero accesso al centro storico delle due ruote, un secco 'no' al progetto di allargamento della Ztl nella zona del Palasport, una pedonalizzazione totale, sette giorni su sette, di via Rizzoli (solo un terzo della T) e un rafforzamento della pedonalizzazione di via Zamboni. Et voilà, la contro-pedonalizzazione è servita. Parola all'amministrazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina 7

Il piano strategico amata Prodi

Merola: "Candidi i forum con la città"

Il sindaco è stato accolto da un coro di applausi

Il sindaco è stato accolto da un coro di applausi

Il sindaco è stato accolto da un coro di applausi

Il sindaco è stato accolto da un coro di applausi

Il sindaco è stato accolto da un coro di applausi

Il sindaco è stato accolto da un coro di applausi

Il sindaco è stato accolto da un coro di applausi

Il sindaco è stato accolto da un coro di applausi

Il sindaco è stato accolto da un coro di applausi

Il sindaco è stato accolto da un coro di applausi

Il sindaco è stato accolto da un coro di applausi

Il sindaco è stato accolto da un coro di applausi

Il sindaco è stato accolto da un coro di applausi

Il sindaco è stato accolto da un coro di applausi

Il sindaco è stato accolto da un coro di applausi

Il sindaco è stato accolto da un coro di applausi

Il sindaco è stato accolto da un coro di applausi



PEDONI
E MOBILITÀ

Paolo
Serra
WWW.TIZIANAGENTILLI.IT



Si chiamano «La città che vorremmo» le controproposte dell'Ascom al «Progetto per una nuova pedonalità del centro città» della giunta Merola.

Non costituiscono certo una novità, furono presentate esattamente 3 anni fa e io stesso ne scrissi su queste colonne il 1 marzo 2009 e anche il 7 dicembre 2011, ai primi accenni di una scomposta reazione di totale chiusura a quelle della giunta, poi attutita dai risultati delle ricerche di mercato che segnalano una valanga di approvazioni.

Gli estensori materiali, d'altronde, sono gli stessi, Boschi, Gresleri, Scannavini e Trebbi, un quartetto ben assortito, fra grandi nomi, specialisti, e promettenti figli d'arte. Sulle controproposte, come sul progetto peraltro, forse sarebbe saggio sospendere il giudizio. Troppo spesso nel Bel Paese le attuazioni sono incredibilmente stravolgenti.

Certo che quando una pedonalizzazione parte con la previsione di un sistema di parcheggi qualche dubbio viene. Logica ed esperienza concordano nell'affermare che la disponibilità di parcheggio aumenta la propensione all'uso dell'auto privata mentre la discussione dovrebbe vertere sulla dissuasione e diversione su mezzi pubblici, biciclette e pedonalità. La logica sarebbe più rispettata, se, contemporaneamente, venisse inibito il parcheggio lungo le sedi stradali.

Fino a oggi, però, questo non è avvenuto ed i parcheggi esistenti sono utilizzati mediamente al 27% del loro potenziale, con alti lai dei concessionari. Prima di farne altri non sarebbe meglio iniziare ad usare quelli che ci sono? In realtà pare che la città che vorrebbe l'Ascom non pare molto diversa da solito sogno di una città dove qualche centinaio di migliaia di automobilisti possa circolare dovunque e sempre.

Sogno che contrasta con la legge fisica della impenetrabilità dei

corpi e richiederebbe una quantità di sedi stradali pari a più della superficie dell'intero comune. C'è una foto di quando si parcheggiava ancora sul Crescentone di Piazza Maggiore (mio figlio ed i suoi amici non ci volevano credere), non ci stavano più di 120 auto, ma che ululati quando fu chiusa. Infatti l'Ascom torna a riproporre la sostituzione dei "bisonti" con minibus, e, purtroppo anche la Giunta, in parte, si sta avviando su questo vicolo cieco. Non sarebbe ora di commissionare a qualche esperto, terzo, meglio se del nord-europa, uno studio serio, prima di vedere l'Atc, anzi la Tper, sommersa dai costi costretta a tagliare le corse o le linee? Anche il tema dei diritti dei residenti non sopravvive alla logica. Non si capisce, infatti, perché al privilegio di abitare in una zona pedonale, privilegio testimoniato dall'aumento dei valori immobiliari e dei canoni, si debba accoppiare anche quello di transitarci con l'auto.

In tutta Europa è obbligatorio il posto auto fuori dalla zona pedonale. La stessa cosa vale per le consegne ai negozi che avvengono su carrelli a mano da piazzole apposite esterne e per le auto di servizio. Per una città dove basta la presenza di un albergo per vedere parcheggiate auto sulla fiancata di San Petronio e polizia o carabinieri sotto l'Orologio di piazza Maggiore sarebbe una rivoluzione culturale, eppure avviene in tante città europee. L'Ascom è contraria all'inibizione totale ai motocicli, finalmente prevista dalla giunta.

Sorvolano sul fatto che Bologna è la città dei portici, sotto i quali si registra il famigerato effetto canyon che fece terrificare i rilevatori del benzene all'interno dei negozi di via San Vitale e Strada Maggiore nel 2001. Forse è meglio ritirare fuori i dati, o aggiornare la ricerca.

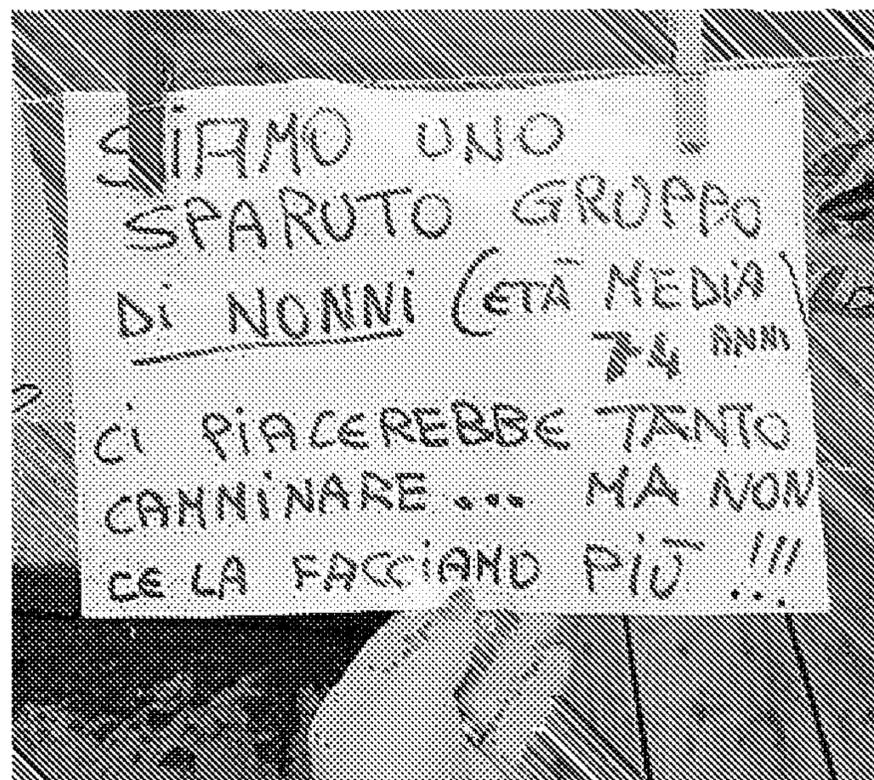
Credo che questi problemi andrebbero affrontati con il metodo verso giusto: invece di fare proposte e poi cercare di attuarle per vedere l'effetto che fanno, non sarebbe meglio dichiarare degli obiettivi di rumore e di inquinamento chimico-fisico e, poi, agire finché non sono raggiunti, con l'aiuto dei migliori esperti del settore? Questo dovrebbe valere anche per le progettazioni infrastrutturali, col metodo attuale si è visto cosa abbiamo combinato, e cosa stiamo per combinare. ♦

MA CON PIU' PARCHEGGI S'INCENTIVA L'AUTO





PEDONALIZZAZIONI



Tra le cartoline dei bambini compare quella dei nonni

MENTRE i bimbi distribuivano le cartoline a favore della pedonalizzazione, in via Orefici c'era qualcun altro che voleva dire la sua. Accanto ai disegni con scritto 'Siamo nati per camminare', alcuni anziani hanno appeso un piccolo cartello con scritto: 'Siamo uno sparuto gruppo di nonni, ci piacerebbe tanto camminare, ma non ce la facciamo più!'.





Civis (e metrò) senza fondi: a rischio le pedonalizzazioni

Appeso alle valutazioni di Passera c'è anche il piano-cardine della giunta: senza le risorse del Cipe resterebbe solo mezzo milione per bus e bici

Il piano

IL PROGETTO

Centro più libero

Il progetto-cardine del mandato della giunta Merola prevede una pedonalizzazione del centro storico di gradi diversi a seconda della zona. Aree bandite totalmente ai mezzi privati, aree solo per autobus e filobus, aree accessibili ai mezzi dei residenti. Continuano gli incontri di urbanistica partecipata nei Quartieri per consultare i cittadini

MOBILITÀ SOSTENIBILE

La rete filoviaria

Il progetto della pedonalizzazione dipende strettamente dal potenziamento della rete filoviaria, che dovrebbe essere realizzato in parte con i fondi del Civis e in parte con i fondi ex metrò. Nei piani del sindaco Merola c'era l'allungamento della rete da 34 a 130 chilometri e il potenziamento del parco mezzi da 54 a 140 filobus (Civis compresi)

L'affaire Civis adesso rischia di allontanare concretamente l'amministrazione dal punto-cardine di tutto il suo mandato: la pedonalizzazione, o pedonalità che dir si voglia, legata a doppio filo con il potenziamento di tutta la rete filoviaria. Perché se il governo, come è stato affacciato ieri dal ministro dei Trasporti Corrado Passera, togliesse il finanziamento di 115 milioni di euro stanziato dal Cipe per il Civis, bisognerebbe intanto dire addio a 49 filobus nuovi di zecca che erano stati messi nel conto per il super piano di potenziamento della rete filoviaria. Se invece il Comune optasse per un nuovo sistema, in ogni caso si vedrebbe decurtare parte del finanziamento statale.

Ma tutto il piano di pedonalizzazione, su cui Palazzo d'Accursio si gioca la credibilità, dipende anche dai fondi ex metrò. E qui la situazione è anche più drammatica di quella del Civis, perché nel caso del filobus il Cipe le risorse le aveva già stanziate, mentre nel caso dei fondi (227 milioni) da dirottare dal metrò al sistema filoviario e al Servizio ferroviario metropolitano, di delibere non ce ne sono proprio e Palazzo d'Accursio per ora non ha nessuna novità all'orizzonte.

Quindi: da dove l'amministrazione prenderà i soldi che servivano per potenziare il si-

stema filoviario, passando, come promesso nei mesi scorsi, dai 54 filobus attuali ai circa 140 previsti (compresi i Civis) per un tracciato che da 34 chilometri dovrebbe arrivare a 130?

Davvero difficile adesso — e anche l'amministrazione non lo nasconde — pensare a un piano della pedonalità che tale si possa chiamare, cioè che preveda anche la sostituzione dei mezzi pubblici più inquinanti con mezzi elettrici a impatto zero. Sta lì il cuore del progetto, stanno lì tutte le promesse del sindaco Virginio Merola, che solo qualche mese fa diceva: «Faremo la rete filoviaria in tutte le principali direttrici di traffico, sarà una bella botta. E a progetto realizzato gli attuali bus urbani saranno quasi del tutto soppiantati». Sembra utopia, per ora.

E rischia seriamente di restare utopia a questo punto anche l'idea dell'assessore alla Mobilità Andrea Colombo di convertire i cittadini all'uso dei mezzi pubblici per liberare il centro storico da auto e moto. Senza risorse non si può garantire la sostituzione dei mezzi o almeno non nella stessa misura prospettata dalla giunta Merola. Ieri l'assessore Colombo, cercato sul tema, non ha voluto fare dichiarazioni. Nè sul Civis nè sulla pedonalizzazione. «Ci sono delle verifiche in corso e si at-

tende l'incontro con il ministro», si sono limitati a dire da Palazzo d'Accursio.

La rivoluzione del centro storico e delle abitudini dei bolognesi quindi dipende dalle risorse che si potranno davvero mettere in campo, a prescindere

Il proposito

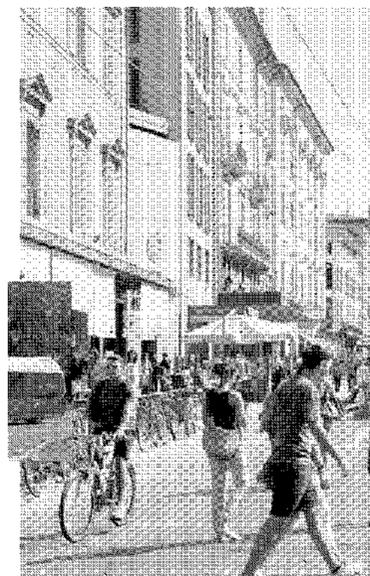
Il sindaco disse: «Faremo la rete filoviaria in tutte le principali direttrici di traffico»

L'attesa

Palazzo d'Accursio: «Ci sono delle verifiche in corso e attendiamo il vertice con il ministero»

re dalle promesse elettorali. Senza dimenticare che per ora il progetto della pedonalità può contare solo ed esclusivamente sui 200 mila euro stanziati per il 2012. A cui si aggiungono i 300 mila euro previsti per realizzare le piste ciclabili. Quei soldi non basteranno a realizzare il progetto più importante del programma elettorale di Merola e a dotare la città di una mobilità alternativa, che comprenda quindi anche nuovi parcheggi. Chiaro che chiudere la «T» al traffico privato non costerebbe nulla, ma poi bisognerebbe spiegare alla cittadinanza come mai non si sono date delle vere alternative. E questo costerebbe forse molto di più in termini di consenso.

Daniela Corneo
daniela.corneo@rcs.it



ORIP

Pagina 2

Civis (e metrò) senza fondi:
a rischio le pedonalizzazioni

Il sindaco Merola ha presentato il piano-cardine del mandato per il 2012. Il progetto prevede una pedonalizzazione del centro storico di gradi diversi a seconda della zona. Aree bandite totalmente ai mezzi privati, aree solo per autobus e filobus, aree accessibili ai mezzi dei residenti. Continuano gli incontri di urbanistica partecipata nei Quartieri per consultare i cittadini

Hippo Bingo
10 ANNI
UNA SETTIMANA DI FESTA



CATTIVI PENSIERI

di CESARE SUGHI

PEDONALITÀ PRIME CREPE

FORSE è colpa dell'implacabile, fatale Maledizione dell'Etrusco come Valerio Massimo Manfredi l'ha immaginosamente raccontata nel romanzo 'Chimaira' (sebbene gli etruschi nostrani, gente pacifica e amante della città, perfettamente acclimatata nel Museo Archeologico, non si macchierebbe mai di qualche misfatto). Oppure, spiegando più tecnicamente, può essere che negli uffici di Palazzo d'Accursio, quando si deve mettere nero su bianco il piano delle infrastrutture, d'improvviso finisca la carta, e tutto venga affidato alla memoria dei partecipanti e ai suoi sempre possibili equivoci. Per sapere che il disastro del Civis non era finito (illegalità incluse), e che la sua onda lutulenta avrebbe creato altri guai, non sarebbe stato indispensabile aspettare, qualche giorno fa, la risposta del ministro dello Sviluppo Economico e delle Infrastrutture e Trasporti, Corrado Passera, a un'interrogazione parlamentare. Bastava seguire le carte, verificarne la congruità, controllare che non mancasse qualcosa. Ma adesso, con le dichiarazioni del governo, tutto è chiaro e ufficiale.

[Segue a pagina 2]

DALLA PRIMA

PEDONALITÀ PRIME CREPE



di CESARE
SUGHI

NEL 2001 Roma assegnò al Comune, per il Civis, circa 222 miliardi di lire, pari a 115 milioni euro. Visto il risultato a cui si è giunti a lavori ultimati, il governo potrebbe ora disporre, attraverso il Cipe, il ritiro della somma: pressoché per intero in caso di rescissione del contratto con Irisbus, parzialmente se Bologna optasse per un utilizzo dei mezzi acquistati come filovia tradizionale. Le brutte conseguenze discendono a catena: senza i fondi-Civis si fa complicatissimo l'acquisto, molto reclamizzato, della cinquantina di filobus con cui pulire il traffico dall'inquinamento, portando la flotta elettrica circolante a un totale di oltre 150 unità. Sul piano della pedonalizzazione e sul lancio di una mobilità compatibile è già aperta una prima, profonda crepa.

Non è tutto. Mentre la Regione è alle prese con la frana che a Ripoli, nel territorio di San Benedetto Val di Sambro, continua ad allargarsi e minaccia di bloccare i lavori della Variante di

Valico, al Comune mancano, per il momento, anche i 227 milioni stanziati dal governo da tempo immemorabile per il metrò. Sono i soldi con cui la nuova amministrazione si era impegnata a completare il Sistema Ferroviario Metropolitano (Sfm). Lo stesso caso del Civis? Anche peggio, dal momento che ora — solo ora? — si apprende che di quei 227 milioni si dev'essere soltanto parlato, accordandosi a voce, e che la delibera che taglia la testa al toro, cioè che garantisce l'erogazione, non c'è. La pedonalizzazione, a questo punto, rischia seriamente di nascere morta, o di entrare nel tunnel dei rinvii e dell'utopia. Soldi non ce n'è. Il senso comune, quello dei cittadini, sa che oggi per pedonalizzare un centro storico serve infrastrutturarne. Oltre a comunicare alla gente che quel tratto è chiuso alle auto, occorre essere in grado di mettere a sua disposizione — e glisso, per questa volta, sui parcheggi — gli strumenti alternativi o i percorsi di trasporto pubblico (non tutti diventeranno ciclisti...) mirati e non più apportatori delle micidiali polveri sottili. Si andrà dal ministro, adesso, e non importa neanche tanto sapere se lo si era già deciso, o se sono state le sue dichiarazioni a mettere fretta. Da lui, forse qualcosa verrà. A patto che ci si presenti con strategie libere da equivoci e da ideologie. Se capisco bene, non è più tempo di soldi a pioggia. Né a Roma né a Bologna.





Colombo bloccato dal bilancio “Pedonalizzazioni soft solo progetti a costo zero”

L'assessore: il 3 aprile convegno in Sala Borsa

SILVIA BIGNAMI

LA PEDONALIZZAZIONE non si ferma, ma rischia di rallentare. Tutta colpa del bilancio, che la giunta Merola ha deciso di “congelare” fino a metà giugno e che di fatto blocca le spese necessarie a far decollare il piano della pedonalità. E colpa anche dell'enorme incognita sui fondi del Cive del metrò, che avrebbero dovuto portare ossigeno alla pedonalizzazione, potenziando la rete dei filobus, e che invece ora rischiano di mettere in ginocchio le casse comunali. In questa si-

“I T-Days sono troppo costosi, 70 mila euro, per ora non ne faremo altri”

tuazione, l'assessore al Traffico Andrea Colombo non molla: «Nessuno stop al piano della pedonalità». Anche se, ammette: «È chiaro che dovremo partire con gli interventi e i sub-progetti che comportano costi meno elevati».

Un rallentamento sui piani della giunta, con lo stesso Colombo che un mese fa fissava ad aprile il via ai primi interventi. Ora, Colombo ha le mani legate, e di scadenze non ne fissa più, anche se il cosiddetto “percorso di partecipazione” va avanti secondo le scadenze. «Abbiamo appena terminato gli incontri nei quartieri e con le associazioni di categoria — spiega — La prossima settimana fisseremo un incontro pubblico con la città per presentare la nostra proposta». La prima data pensata per il grande convegno è quella del 3 aprile prossimo, nell'aula Biagi di Sala Borsa.

Per vedere i primi effetti della “svolta ecologica” però si dovrà aspettare l'estate. «Bisogna attendere almeno l'approvazione del bilancio. Prima di allora si potrà partire solo con gli interventi meno onerosi». Piccole pedonalizzazioni, come quella del primo tratto di via Zamboni, prolungata da Natale fino a giugno. Caso diverso invece quello dei “buchi”

della Ztl, amati dai furbetti che riescono a penetrare nella zona vietata evitando Sirio: «Quelle “falle” potranno essere chiuse solo nell'ambito del piano della pedonalità, perché ora il bilancio è fermo, e non possiamo spendere soldi per nuove telecamere con interventi a macchia di leopardo». Tra l'altro, aggiunge, «va ricordato che chi anche riesce a entrare nella Ztl sfruttando questi “coni d'ombra” di Sirio, poi non può sostare in centro storico,

perché sul parcheggio prenderebbe la multa. Lavoriamo per far rispettare le regole che già ci sono: dai maggiori controlli dei vigili sulla preferenziale di via Saragozza, alla ventina di fittoni mobili, che entro il 10 aprile riattiveremo tutti, dopo due anni di stop, per proteggere le aree pedonali dagli ingressi abusivi». Troppo costosi invece nuovi T-days: «Non ne abbiamo in programma» spiegava ieri il coordinatore di giunta Matteo Lepore. E Co-

lombo conferma: «I costi organizzativi sono alti (il primo T-Days costò circa 70 mila euro, ndr.), e l'obiettivo è realizzare cambiamenti strutturali della mobilità». Rinviati a dopo il bilancio anche i week end a piedi nella T, per i quali bisognerebbe cambiare l'intera segnaletica. Una situazione di stallo che non scoraggia l'assessore — «Si va avanti per fasi. La pedonalità è un obiettivo di mandato» — ma che allarma ambientalisti e Verdi. «Abbiamo intenzione di chiedere un incontro a Colombo — spiega il segretario dei Verdi Fi-

Venti allarmati per i ritardi “Chiudere via Rizzoli entro giugno”

lippo Bortolini — perché in qualche modo si deve partire. Ad esempio, noi proponiamo di pedonalizzare via Rizzoli, non costerebbe molto e si potrebbe fare. Certe cose o si fanno nel primo anno di mandato, entro giugno, o non si fanno più».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ASSESSORE

L'assessore al Traffico Andrea Colombo ha partecipato a tutte le riunioni sul piano della pedonalità nei quartieri. Il 3 aprile il convegno in Sala Borsa

