



## RASSEGNA STAMPA "DI NUOVO IN CENTRO"

A Gennaio 2014 la stampa locale parla di :

- Tdays
- Aree pedonali
- Sosta auto
- Inquinamento
- Pedoni
- Bici
- Ztl
- Auto elettriche



## RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

### MOBILITA' E TRASPORTI

<b>IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA</b>	10/01/14	Navette e ciclabili per ridurre la Co2 Finiti anche i lavori: si inaugura a febbraio	2
<b>LA REPUBBLICA BOLOGNA</b>	31/01/14	Biciclette anche contromano Bologna chiede il via libera = Le biciclette contromano	3

**AEROPORTO****Navette e ciclabili  
per ridurre la Co2  
Finiti anche i lavori:  
si inaugura a febbraio**

**I NUMEROSI** interventi tecnologici attuati in aeroporto nel periodo 2001-2012, «hanno consentito di ridurre il consumo di energia elettrica del 7%». Lo hanno spiegato ieri la presidente di Sap, Giada Grandi e la presidente della Provincia, Beatrice Draghetti. Anticipate quindi alcune delle 20 iniziative che verranno presentate il 14 e 15 gennaio a Bologna durante il convegno del progetto europeo D-Air. Tra queste una fascia boscata all'aeroporto, nuove tariffe e orari per la navetta, una pista ciclabile per arrivare nel centro città e l'implementazione di sistemi fotovoltaici.

**E C'È SPAZIO** anche per un'altra buona notizia: «I lavori di restyling e l'ampliamento sono ormai praticamente finiti — ha spiegato la Grandi —. L'inaugurazione è fissata per febbraio. L'unica parte che non siamo riusciti a finire in tempo, a causa dei problemi relativi ai

cambi d'appalto è quella dei 'finger', cioè i corridoi mobili che collegano i gate agli aerei». Per il resto, assicura, sarà tutto pronto per il taglio del nastro: dalle aree commerciali ai banchi per il check-in». Resta in ballo, invece, la trattativa per portare una compagnia degli Emirati Arabi a operare dallo scalo bolognese.



Peso: 11%



## Biciclette anche contromano Bologna chiede il via libera

CATERINA GIUSBERTI

**L**ABICICLETTA contromano sarà presto realtà, a Bologna e in tutta Italia. Insieme a norme più facili per realizzare le ciclabili e ad una modifica dell'intero codice della strada, per renderlo a misura di due ruote. Ne hanno parlato mercoledì a Roma il sottosegretario al ministero dei Trasporti Erasmo D'Angelis, insieme agli asses-

sori alla mobilità di Bologna e Firenze, Andrea Colombo e Filippo Bonaccorsi. La chiamano «ciclorivoluzione».

SEGUE A PAGINA VII

### LE BICICLETTE CONTROMANO

CATERINA GIUSBERTI

*(segue dalla prima di cronaca)*

**D**EL contromano "legale" si parla da oltre un anno, ovvero da quando il Ministero ha accolto una prima proposta della Fiab, la Federazione italiana amici della bicicletta. Ma l'impulso decisivo alla "ciclorivoluzione" nei palazzi romani è arrivato dopo l'estate. Bologna si è fatta avanti con più forza degli altri, insieme a Milano, Roma, Pesaro e Firenze. Questi Comuni, e i rispettivi assessori alla mobilità, hanno bussato alle porte del Ministero dei Trasporti per chiedere un cambiamento rapido ed efficace al codice della strada, da realizzare tramite decreto. Risultato: un fiume di riunioni, una la settimana scorsa, l'ultima mercoledì. Il sottosegretario D'Angelis si è appas-

sionato all'idea, ha sposato "la ciclorivoluzione", se n'è fatto sponsor. I tecnici e i dirigenti delle amministrazioni e del Ministero si sono messi a lavorare, studiando le norme centimetro per centimetro.

«L'idea fondamentale — spiega l'assessore alla Mobilità Andrea Colombo — è quella di adeguare il codice della strada alla rivoluzione in atto da anni nelle nostre città, che ultimamente è diventata molto visibile». Eccola: in tre anni, solo a Bologna, il numero di ciclisti è aumentato del 30% e il 2012 e il 2013 sono stati i primi due anni in cui, a livello nazionale, il numero di biciclette acquistate ha superato quello delle automobili.

Una rivoluzione culturale, certo, che ora impone una ri-

voluzione normativa. Le due ruote non vogliono più essere le sorelle minori delle quattro. «Si tratta di rendere più facile la vita dei ciclisti, passando anche per la legalizzazione del contromano, solo in alcuni tratti e con ampie garanzie. Ma c'è anche molto di più. Bisogna rendere più facile la progettazione delle ciclabili nei Comuni», dice Colombo.

Mercoledì a Roma se n'è parlato al ministero, Bologna insieme a Firenze. La scorsa settimana c'è stato un incontro con tutti gli altri Comuni "ciclorivoluzionari". E ce ne sarà probabilmente un altro entro febbraio. Una cosa è certa: «La volontà politica c'è ed è forte». La "ciclorivoluzio-

ne" parte da Bologna, in direzione (ostinata e) contraria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 1-4%, 7-13%



## RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

### MOBILITA' E TRASPORTI

**CORRIERE DI BOLOGNA** 03/01/14 Dietro il calo dello smog: scendono i carburanti venduti 2

**CORRIERE DI BOLOGNA** 24/01/14 Strisce gratis e Ztl: e' ibrido-boom = Boom delle auto elettriche Quasi triplicati i permessi 3

### AMBIENTE, ENERGIA, RIFIUTI

**CORRIERE DI BOLOGNA** 02/01/14 Crollano gli sforamenti: lo smog segna il passo per la pioggia (e la crisi) = Lo smog tra pioggia e crisi: le pm10 scendono del 22% 4



# Inquinamento | gestori: «Nel 2013 in città 30 milioni di litri di benzina e diesel in meno». La crisi riduce anche le pm10 Dietro il calo dello smog: scendono i carburanti venduti

Non solo la pioggia. C'è anche un minor consumo di benzina tra i fattori che hanno contribuito a far calare l'emissione di polveri sottili in città. Il dato lo ha svelato l'altro ieri l'Arpa, affermando che il 2013 è stato l'anno con meno sforamenti di particelle di carbonio degli ultimi quattro. Per l'Agenzia regionale le precipitazioni, più abbondanti che in passato, hanno di certo aiutato a contenere le pm10, ma non sono l'unica causa. Il fenomeno è chiaro: nel 2012 gli sforamenti del limite dei 50 milligrammi di polveri per metro cubo d'aria erano stati ben 73; nel 2013 si sono arrestati a quota 57. Il che significa una riduzione di quasi il 22%.

A contribuire alla diffusione delle particelle di carbonio an-

che gli scarichi delle auto, usate con crescente parsimonia come spiega Stefano Campazzi, presidente della Federazione italiana gestori impianti stradali carburanti di Bologna: «In città abbiamo stimato una diminuzione nell'erogazione di carburanti, benzina e gasolio, pari a circa il 12%, mentre sono aumentati gpl e metano», meno inquinanti e meno cari. Le stime di Campazzi si riferiscono alla «rete colorata», escluse cioè le pompe bianche. I distributori più in perdita sono quelli di Eni, con un calo del 15%. «Nel solo comune di Bologna, contando i suoi 110 distributori, si è passati dai 260 milioni di litri del 2012 ai 230 milioni del 2013, mentre allargando le stime anche alla provincia, cioè aggiun-

do altre 140 pompe a quelle della città, in valore assoluto la diminuzione è più consistente: da 500 milioni di litri nel 2012 a 450 nel 2013».

Secondo il presidente Figisc la contrazione è in atto dal 2009, l'anno dopo l'inizio della crisi che ha ridotto i consumi. La gente ha preferito le più economiche pompe bianche, ma soprattutto ha cambiato mentalità. «Compra sempre più mezzi nuovi a gpl e metano, che fanno risparmiare. Tanti non usano più l'auto per andare al lavoro perché sono stati licenziati o perché preferiscono usare bus o bicicletta, specie per andare in centro dove è sempre più difficile trovare parcheggio».

**Andrea Rinaldi**

**-22%**

**Le polveri sottili**

Nel 2013 gli sforamenti delle pm10 in centro (Porta San Felice) sono scesi a 57 dai 73 del 2012

**-12%**

**Vendite di carburanti**

Nel 2013 i consumi di benzina e gasolio a Bologna sono diminuiti di 30 milioni di litri



Peso: 15%



Le auto elettriche dichiarate al Comune nel 2011 erano 379. Oggi sono 1.060

## Strisce gratis e Ztl: è ibrido-boom

Possono circolare nella Ztl e nella T, parcheggiare gratis nelle strisce blu, non sono interessate dai blocchi del traffico. Le auto ibride ed elettriche saranno (in un futuro non troppo lontano) il passepartout per il centro. E i bolognesi sembrano averlo già capito: erano 379 i contrassegni per la sosta rilasciati nel 2011, sono arrivati a 1.060 nel 2013.

E chi non può permettersela ha puntato su moto e bici elettriche: 1.366 veicoli acquistati tra il 2011 e il 2013 con gli incentivi.

A PAGINA 6 Corneo

**Mobilità** Quando chiuderanno la Cerchia del Mille saranno le sole a entrare

# Boom delle auto elettriche Quasi triplicati i permessi In due anni da 379 a 1.060, comprese le ibride

Possono circolare in tutte le zone a traffico limitato e addirittura percorrere la T (ovviamente non durante i T days). Possono parcheggiare gratuitamente nelle strisce blu e nei parcheggi gestiti da Atc. Non sono interessate dai blocchi del traffico del giovedì e della domenica per limitare l'inquinamento. Le auto ibride ed elettriche: sono loro, per chi non lo sapesse e per chi se lo può permettere economicamente, il passepartout per il centro storico nell'immediato futuro, quando l'amministrazione limiterà ulteriormente l'accesso e creerà la Zona ad alta pedonalità che non consentirà più di accedere con i mezzi privati oltre la Cerchia del Mille.

Gli effetti della politica (restrittiva) della mobilità cittadina hanno già avuto un riscontro sui numeri dei mezzi alternativi per cui il Comune ha rilasciato la vetrofanìa per la sosta gratuita negli ultimi anni. Nel 2011, secondo dati raccolti a inizio mandato dalla giunta Merola, Palazzo d'Accursio rilasciò 379 contrassegni per auto ibride e elettriche. Il monitoraggio ef-

fettuato a fine 2013 dal settore Mobilità ha dato un numero cresciuto addirittura del 179%, ovvero 1.060 auto a cui Palazzo d'Accursio, in seguito alla semplice compilazione di un modulo con tutti i dati identificativi del mezzo, ha rilasciato la vetrofanìa che consente di sostare senza pagare.

E c'è chi, invece, potendo rinunciare all'auto in centro, ha deciso di acquistare una bici a pedalata assistita o un ciclomotore elettrico. Dai dati raccolti dal Comune dal 2011 a settembre 2013, sono stati acquistati con l'incentivo 1.366 veicoli elettrici: 1.333 biciclette a pedalata assistita e 33 scooter elettrici. Per l'acquisto di questi mezzi il Comune, grazie al protocollo d'intesa con la Regione, dal 2011 all'anno scorso ha erogato contributi di 300 euro, che raddoppiavano a 600 euro nel caso il cittadino decidesse di procedere alla contestuale rottamazione di vecchie moto inquinanti. Ed ecco che dal 2011 a fine 2013 sono stati rottamati 166 motoveicoli, tra pre-euro e euro 1.

Ma di risorse a disposizione ce ne sono ancora. «Con il

primo bando — spiega l'assessore alla Mobilità Andrea Colombo — nel 2011 abbiamo erogato 300 mila euro e, una volta esauriti quelli, abbiamo predisposto un altro bando da 380 mila euro che per ora è stato utilizzato solo a metà». Per chi volesse chiedere un contributo per acquistare un mezzo a due ruote alternativo, quindi, il Comune dispone ancora di un fondo da circa 190 mila euro.

Per le auto elettriche ed ibride non sono previsti incentivi dal Comune, ma negli anni scorsi sono stati erogati contributi a livello nazionale. In questo momento i contributi, in seguito a una circolare del direttore generale per la Politica industriale e la Competitività del 30 dicem-



Peso: 1-4%,6-41%



bre 2013, sono stati sospesi dall'1 gennaio 2014, ma dovrebbero ripartire.

Il Comune, da parte sua, incentiva l'uso di questi mezzi con la gratuità della sosta. «Siamo impegnati — spiega l'assessore Colombo — nel promuovere la mobilità sostenibile a tutto campo. Riconoscendo che molti cittadini non possono fare a meno dell'automobile, lavoriamo per incentivare il passaggio alle auto elettriche per esempio diffondendo il più possibile le colonnine elettriche di ricarica». In tutta la città a oggi

sono in funzione 13 postazioni per la ricarica elettrica, diffuse sia in centro storico che in periferia. E il Comune avvierà presto una sperimentazione allargata ad altre città: l'automobilista potrà ricaricare la sua auto elettrica nelle colonnine di altri Comuni che aderiranno al progetto, basterà una tessera per l'abilitazione della fornitura.

**Daniela Corneo**

*daniela.corneo@rcs.it*

**Bici e ciclomotori**

Inutilizzati metà dei 380 mila euro di incentivi per le bici a pedalata assistita e i motorini elettrici

**La ricarica**

Oggi solo 13 colonnine elettriche in città  
L'assessore Colombo: lavoriamo per aumentarle



## Auto elettriche e ibride: i vantaggi



**Niente varchi Ztl (Sirio) e T**

Possono circolare liberamente in centro



**Sosta gratuita**

Nelle aree soggette a tariffazione (strisce blu)



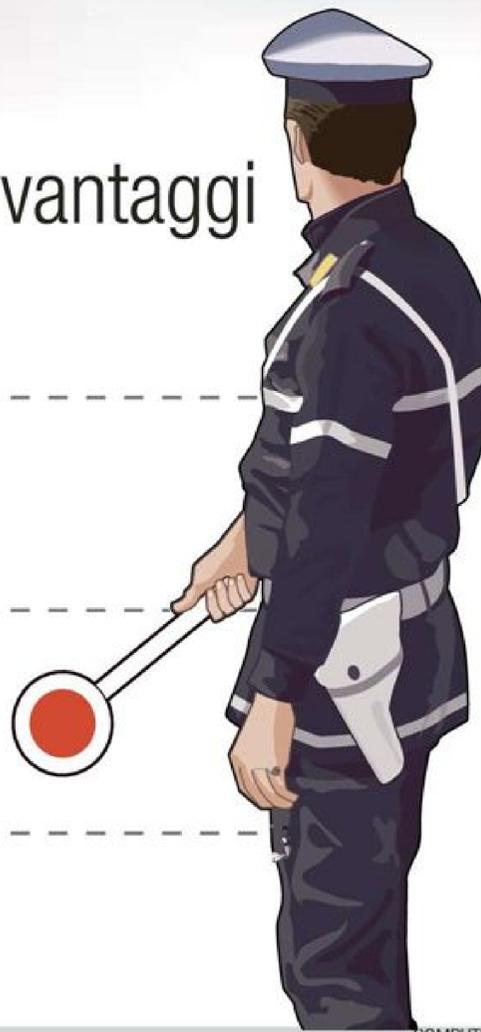
**Escluse dai blocchi**

Non si applicano le limitazioni per la qualità dell'area



**Parcheggi gratis**

Nelle aree gestite da Atc



Peso: 1-4%,6-41%

# Polveri sottili giù del 22%. Mai così bene dal 2010 Crollano gli sforamenti: lo smog segna il passo per la pioggia (e la crisi)

Non che l'aria sia pulita, perché gli sforamenti di pm10 ci sono stati comunque. Ma nel 2013 sono stati molti meno rispetto al 2012: il 22% in meno. Se nel 2012 le polveri sottili erano andate oltre al limite 73 volte, nel 2013 è successo «solo» 57 volte.

«Il meteo ha inciso sicuramente, ma potrebbero

aver avuto un peso anche la diminuzione del traffico e delle emissioni industriali a causa della crisi», spiega Arpa. E dal 7 gennaio torneranno i blocchi del giovedì e della domenica per i mezzi più inquinanti.

A PAGINA 8 Corneo

## Lo smog tra pioggia e crisi: le pm10 scendono del 22%

L'Arpa: «Le cause? Le precipitazioni ma non solo»

**Inquinamento** Meno emissioni nel 2013, forse anche per il calo dei consumi. Dal 7 tornano i blocchi per le auto

I numeri parlano chiaro: il 2013 è stato l'anno con meno sforamenti di polveri sottili degli ultimi quattro anni a Bologna. Non che siano stati dentro il limite (fissato dall'Unione europea) dei 35 sforamenti consentiti in un anno, sia chiaro, ma la differenza rispetto agli anni precedenti c'è stata eccome. Ancor più evidente nel confronto con l'anno scorso. Se alla fine del 2012 gli sforamenti (del limite dei 50 milligrammi di pm10 per metro cubo d'aria) registrati dalla centralina Arpa di Porta San Felice erano stati infatti 73, alla fine dell'anno appena concluso si sono fermati a 57. Che in termini percentuali equivale a circa il 22% in meno di episodi oltre i limiti consentiti dalla normativa europea.

Una diminuzione netta, che si discosta dai dati degli anni precedenti, che non hanno comunque mai raggiunto la soglia del 2012: nel 2011 erano stati 69, l'anno precedente 63.

Una tendenza positiva, quella del 2013, confermata anche dai dati della centralina Arpa posizionata appena fuori Bologna, nel centro di San Lazzaro. Lì nel 2013 sono stati solo 25 gli sforamenti di pm10, quindi addirittura al di sotto del limite di 35. Solo nel 2010 era andata altrettanto bene, quando i superamenti si erano fermati a 35. Nel 2012 erano stati 43 e 50 nel 2011.

Che la situazione, pur al di sopra dei limiti consentiti dalle norme in vigore, sia migliorata rispetto allo stesso dato degli anni precedenti, potrebbe essere dovuto alle condizioni climatiche che hanno caratterizzato il 2013. Ma forse non esclusivamente a quelle, a sentire l'Arpa. «Sicuramente le condizioni meteorologiche verificatesi durante tutto l'anno appena finito, contraddistinte da diffuse e frequenti precipitazioni — spiega Vanes Poluzzi, responsabile del Centro tematico regionale aree urbane dell'Arpa Emi-

lia-Romagna — hanno scongiurato le situazioni di accumulo delle polveri sottili. Non a caso a dicembre, mese in cui le precipitazioni sono state scarse e non ci sono state molte perturbazioni, ci sono state giornate contraddistinte da valori di pm10 più alte addirittura del doppio rispetto ai 50 milligrammi per metro cubo».

Eppure ci sono altri fattori che l'Arpa studierà con attenzione nei prossimi mesi. «Quello che dovremo valutare — spiega Poluzzi — è se in realtà non ci siano delle concause in questo miglioramento: è forse



Peso: 1-6%,8-45%

diminuito il numero dei chilometri percorsi dai bolognesi in automobile? O, ancora, saranno magari diminuite le emissioni industriali, perché molte fabbriche, a causa della crisi, hanno dovuto chiudere? Difficile rispondere adesso, ma sicuramente sono ipotesi da mettere in campo nello studiare questi fenomeni. In Arpa abbiamo un progetto proprio per capire quali sono le fonti d'inquinamento e che peso ha ciascuna di loro sull'aerosol atmosferico». Senz'altro i consumi di carburanti sono in calo: secondo l'Unione petrolifera meno 5,5% a livello nazionale nei primi 11 mesi del 2013; è probabile che un dato simile si registri anche a Bologna.

Insomma, per l'Arpa la causa meteorologica «è fondamen-

tale ma potrebbe non essere l'unica». Quindi: i blocchi del traffico, in quest'ottica, potrebbero avere un peso ulteriore nella diminuzione delle polveri o, comunque, nel loro contenimento. Per questo anche quest'anno, dal 7 gennaio, verranno applicate dal Comune le tradizionali misure regionali per la qualità dell'aria. Fino al 31 marzo, quindi, nelle giornate di giovedì e nelle prime domeniche di ogni mese la circolazione sarà consentita solo ai veicoli euro 4 benzina e agli euro 5 benzina e diesel, ai ciclomotori e motocicli euro 2 (e seguenti). Restano valide le deroghe per i servizi di emergenza e di manutenzione urgente, per la mobilità degli invalidi e per l'accompagnamento a scuola dei bambini. E chi proprio l'auto non la

vuole lasciare a casa, si ricordi che il *car-pooling*, ossia la condivisione dell'auto che prevede almeno tre persone, consente di circolare anche durante i blocchi, così come posso circolare la auto del *car-sharing* di Tper e i veicoli elettrici o a metano.

**Daniela Corneo**  
daniela.corneo@rcs.it

## Poluzzi (Arpa) Diminuiti i km percorsi in auto o le emissioni industriali?

### Polveri sottili: l'altalena

Gli sforamenti del limite di 50 mg di pm10 per metro cubo d'aria registrati in un anno dalla centralina di Porta San Felice (il massimo consentito è 35)



Fonte: Arpa Emilia-Romagna

COMPUTIME



**Porta San Felice**  
La centralina dell'Arpa rileva le emissioni di polveri sottili nel centro cittadino



Peso: 1-6%,8-45%



## RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

### LETTERE

<b>IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA</b>	04/01/14	Lettere e agenda - Pedoni in pericolo in via Bovi Campeggi	2
-------------------------------------	----------	--	---

### MOBILITA' E TRASPORTI

<b>CORRIERE DI BOLOGNA</b>	03/01/14	Dopo la festa le polemiche: 'Mancavano autobus e taxi'	3
----------------------------	----------	--	---

<b>IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA</b>	11/01/14	'Ogni giorno un incidente' = 'Pensiline del bus inutili e pericolose Bisogna toglierle da via Irnerio'	4
-------------------------------------	----------	--	---

<b>IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA</b>	19/01/14	Via irnerio, colpa di chi?	5
-------------------------------------	----------	----------------------------	---



# LETTERE E AGENDA

## **CICLABILI**

### *Pedoni in pericolo in via Bovi Campeggi*

**A PROPOSITO** di piste ciclabili, per misurare l'intelligenza dei progettisti, si percorra il marciapiede di via Bovi Campeggi.

I pedoni sono sbalzati da destra a sinistra mentre i ciclisti arrivano alle spalle a forte velocità senza neppure un trillo di campanello,

A chi giunge indenne da un capo all'altro, non resta che andare ad accendere un cero per lo scampato pericolo.

**Lina F.**



Peso: 4%



# Dopo la festa le polemiche: «Mancavano autobus e taxi»

## Tper: «Toccava al Comune chiedere corse extra»

**San Silvestro** Protestano i bolognesi che erano in piazza e non hanno trovato mezzi pubblici dopo l'una

Il rogo del Vecchione, la musica e decine di migliaia di persone tra piazza Maggiore e la T. Tutto bello. I problemi, la notte di San Silvestro, sono iniziati subito dopo il brindisi sul Crescentone. Quando gli incauti cittadini che avevano scelto di raggiungere il centro senza auto, hanno imboccato la via del ritorno a casa confidando in un bus, o almeno in un taxi.

Niente da fare. Il Comune non aveva predisposto un piano di corse aggiuntive (ad eccezione della navetta diretta verso i locali notturni). E così, per tantissimi pedoni, il ritorno a casa si è trasformato in un percorso a ostacoli. Le corse ordinarie, letteralmente prese d'assalto, si sono interrotte poco dopo l'una di notte, come è previsto in qualsiasi giorno dell'anno. La scelta di pedonalizzare l'area T dopo le 22, deviando i bus dal loro normale percorso, ha reso ancora più faticoso l'assalto ai pochi mezzi in circolazione. Per chi si è attardato sul Crescentone oltre l'una, le uniche chance di rientrare a casa con i mezzi pubblici erano affidate ai due iperaffollati notturni (61 e 61, con cadenza oraria) e ad una navetta diretta ai locali notturni tra San Donato, Parco Nord e Caab. Non proprio un itinerario a misura di anziani e famiglie.

A raccontare «l'altra notte» di San Silvestro, quella iniziata dopo il brindisi di mezzanotte, sono in queste

ore le mail di cittadini imbufaliti, che arrivano al *Corriere di Bologna*. Come quella di Denni Poletti che racconta così «l'assalto alla diligenza» in compagnia con famiglia al seguito: «Abbiamo avuto la sventurata idea di uscire in autobus pensando: se il Comune organizza un evento così grande, avrà pensato a qualcosa per far tornare a casa 'sta gente dal centro chiuso con regime T day!?!». Le cose sono andate diversamente.

«Non c'erano autobus — prosegue Poletti —, il radiotaxi costantemente occupato. Visto che abitiamo lontani dal centro ho parcheggiato in una locanda mia figlia e mia moglie e ho cominciato a girare a piedi camminando, poi correndo per cercare un mezzo. Infine me ne sono andato a casa a piedi per prendere la macchina ed entrare in piazza (come faceva una marea di gente) fregandosene dei divieti; il centro era chiuso ai mezzi pubblici ma quelli privati giravano liberamente!».

Tper, l'azienda di trasporto pubblico, se ne lava le mani. «Noi abbiamo garantito le corse del normale contratto di servizio — fanno sapere da Tper —. Non spetta a noi aumentare le corse. È il Comune che deve

disporre eventuali modifiche». Certo, aumentare le corse sarebbe costato una cifra notevole, che evidentemente Palazzo d'Accursio ha preferito risparmiare, mentre l'assessore Alberto Ronchi sottolineava soddisfatto i costi contenuti (200 mila euro) della serata in piazza. Ieri dal Comune non hanno dato spiegazioni. Ma i disagi sono confermati da Ermanno Simiani, presidente regionale di Uritaxi:

del Vecchione

«È vero, le nostre centraline sono state tempestate di telefonate. Quando abbiamo visto che la richiesta era superiore alle attese abbiamo messo in servizio un numero maggiore di auto». Ma era già troppo tardi.

**Pierpaolo Velonà**



**Un bolognese**

Ho lasciato moglie e figlia e sono andato a piedi a prendere l'auto

**L'azienda Tper**  
Non spetta a noi aumentare le vetture rispetto al contratto di servizio

**Simiani (Uritaxi)**  
Disagi? È vero, i nostri centralini sono stati tempestate di chiamate



**Mezzanotte** Ventimila persone a Capodanno in piazza Maggiore per il rogo del Vecchione

Peso: 36%



# «Ogni giorno un incidente»

## Irnerio Rabbia e preoccupazione dopo l'ennesimo ferito

ORLANDI ■ A pagina 9

# «Pensiline del bus inutili e pericolose Bisogna toglierle da via Irnerio»

*La rabbia di residenti e commercianti: «Il traffico è sempre bloccato»*

**VIA IRNERIO** è una delle vie più trafficate della città e fin qui nulla di nuovo. Ma che ora sia diventata anche una delle più pericolose è un problema grave. Dopo l'incidente di giovedì (un pedone al cellulare urtato da un autobus) e i numerosi episodi avvenuti nei mesi scorsi, la situazione si sta facendo pesante, soprattutto per chi in questa strada vive o lavora. Basta un piccolo intoppo per bloccare il traffico per ore. Sotto accusa sono le pensiline sopraelevate al centro della via, fatte per il Cavis e ora adattate a fermate del bus. Nicola Marinaro è il titolare di 'Nicola Stock House', in via del Borgo: «Lavoro qui da 30 anni — dice —, mi ricordo quando questa strada era sempre scorrevole. Da quando ci sono queste pensiline non si vive più, il traffico è sempre intasato. Il sabato poi è il delirio, fra T-days e Piazzola. E pun-

tualmente capita un incidente, bloccando tutto».

**CONCORDA** Andrea Turco, calzolaio della 'Bottega dei mestieri' al civico 23: «Via Irnerio è diventata pericolosissima — spiega —. Ci sono diversi punti da cui gli automobilisti non vedono i pedoni: ogni giorno un incidente. Poco tempo fa mia moglie, infermiera, ha soccorso un anziano investito sulle strisce». «Queste fermate — dice Raffaella Garruccio, titolare della libreria 'Irnerio Ubik' —, erano per il Cavis: ora che non si fa più, perché tenerle?». «Poco tempo fa è stato investito un ragazzino: li vediamo che sfrecciano nel traffico per prendere il bus in tempo», continua la socia Cinzia Argellani. Zora Baiz gestisce la 'Caffetteria della Montagnola': «La gestione del traffico è terribi-

le. Le corriere più grandi, quelle extraurbane, a volte fanno fatica a passare ed è rischioso passarci accanto». «Questa zona avrebbe delle grandi potenzialità, ma con questa situazione vergognosa, non si sfrutta nulla», rincara dice Carlo Pisano dell'ottica 'Pisano&Co'.

**CHIUDE** Giovanni Di Tillo, architetto urbanista che abita in zona: «Vorrei conoscere chi ha pensato a questa gestione scandalosa del traffico. È pericolosa e disattenta alle esigenze dei cittadini. Ho girato molte città e l'unica peggiorata dal punto di vista della viabilità del centro è Bologna».

**Federica Orlandi**



Zora Baiz e Dora



Giovanni Di Tillo



Carlo Pisano



Nicola Marinaro



Peso: 1-5%,9-41%



## L'INTERVENTO

### VIA IRNERIO, COLPA DI CHI?

di MARCO GUIDI

**PARLARE** d'altro, oppure menare il can per l'aià, o ancora rispondere a coppe quando bussano a bastoni. Sono tre dei tanti modi di dire che si usano quando qualcuno, interrogato su un argomento, risponde (di solito a lungo) tirando in ballo cose che c'entrano poco o nulla con la domanda. Di questa arte sopraffina uno degli esponenti più noti è l'assessore alla Mobilità Andrea Colombo. Una consigliera di minoranza aveva chiesto notizie sulla viabilità in via Irnerio. Sentite la risposta dell'assessore: «Le infrastrutture realizzate su via Irnerio hanno aumentato l'accessibilità e la sicurezza delle fermate (dei bus si presume), eliminando radicalmente fenom-

eni di sosta abusiva sulle fermate laterali che prima si verificavano e favorendo salita e discesa comoda dai mezzi, grazie alle banchine rialzate». In altre parole le piazzole messe in mezzo alla strada (e non solo lì ma anche in via Marconi e dei Mille) favoriscono la salita e la discesa (ma guarda un po') dai bus. Che poi il traffico di quella che fu una delle strade a scorrimento decentemente rapido (medesimo discorso per Marconi e Mille) sia soffocato, non conta nulla, quello che conta è che si possa salire (e scendere) dai bus, come se prima questo non fosse possibile. La verità, crediamo, sia un'altra. Dopo l'invereconda fine del discorso-Civis le piazzole

erette nel mezzo delle strade sono diventate non solo inutili ma dannose. Il Comune però si è accorto che farle demolire per ripristinare lo stato delle strade all'epoca pre-Civis costa dei soldi. Soldi che non ha o che non ha intenzione di spendere. Ed ecco quindi Colombo parlare di quegli ingombri lunghi decine di metri come di una meraviglia per far salire (e scendere) i passeggeri dei bus, come di un ritrovato di grande sicurezza, per tutti tranne che per i pedoni, eccetera. «I problemi — ha concluso — non sono i bus ma i comportamenti scorretti e altamente pericolosi degli automobilisti». Dichiarazioni simili Colombo le aveva già fatte senza arrossire. Vuoi vedere

che ha finito davvero per credere a tuta quanta questa storia? No, assessore, i problemi sono dovuti alle piazzole e basta e quando le farete rimuovere non sarà mai troppo presto.



Peso: 15%



## RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

### LETTERE

<b>LA REPUBBLICA BOLOGNA</b>	02/01/14	Lettere - Bologna e T-Days	2
<b>IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA</b>	22/01/14	Via Mattei, 106	3
<b>IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA</b>	24/01/14	Il Colloquio - Sabato e domenica piu' autobus per Bentivoglio	4

### CULTURA, SPETTACOLI E TURISMO

<b>IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA</b>	24/01/14	La vera sfida della citta' = .	5
---	----------	--------------------------------	---

### POLITICA LOCALE

<b>IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA</b>	05/01/14	Intervista a Virginio Merola - 'Tutti per la citta' = 'Non aumenteremo l'Irpef Alla Staveco parcheggio interrato'	6
---	----------	---	---

### ECONOMIA LOCALE

<b>IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA</b>	08/01/14	'Suono durante i T-Days Rende piu' che un concerto'	7
---	----------	---	---

### SCUOLA E UNIVERSITA'

<b>IL RESTO DEL CARLINO BOLOGNA</b>	08/01/14	'Suono durante i T-Days Rende piu' che un concerto'	8
---	----------	---	---

LETTERE

## *Bologna e T-Days*

Dichiaro subito di approvare le politiche di progressiva pedonalizzazione del centro storico e di talune aree della periferia di Bologna, promosse da un assessore determinato a far progredire la nostra amata città con l'autorevole avvallo del sindaco: Andrea Colombo, da taluni definito in modo offensivo "testone" appunto per la sua fermezza nel tener fede a un programma politico votato dalla maggior parte degli elettori. Due domeniche fa, passeggiando con beata tranquillità al centro di via Rizzoli, mi è sorto improvviso un pensiero. È fatta, ho pensato, non si potrà più tornare indietro. È fatta. Chi sopporterebbe più, dopo ben due anni di incessanti attacchi, la T invasa di auto-scooter-bus il sabato e la domenica? Pare addirittura che perfino

i commercianti l'abbiano smessa con la guerra ai T-Days e l'avversione al popolo "straccione" che dimostra viceversa di gradirli sempre di più. La miopia di tanti bottegai bolognesi è nota e sedimentata, via D'Azeglio per tutte, ma sciaguratamente anche la mancanza di coraggio e di visione degli amministratori degli ultimi decenni ha fatto arretrare la Bologna in anticipo sui tempi degli anni Sessanta-Settanta. Tenuto conto che nessuna scelta potrà mai accontentare tutti è necessario ricercare un equilibrio tra i diversi interessi senza però farsi suggestionare dal chiasso di chi sbraita più forte, con la connivenza di certa stampa locale. Che comprino o non comprino penso che a molti bolognesi faccia bene al cuore (e ai polmoni) que-

sto sciame pacifico di concittadini e "foresti" che invade le strade, chiacchierando o al limite guardando le vetrine, lasciando finalmente correre liberi i bambini.

**Pinuccia Camellini**





## Via Mattei, 106

### ✉ ARIA

#### *Non migliora durante il T-days*

**LA QUALITÀ** dell'aria migliora nei T-days? Chiedetelo a chi abita in via Irnerio o via Mascarella... L'aria non si ferma. Comunque, si possono fare delle pedonalizzazioni, ma con giudizio, e salvaguardando i diritti di chi vive o lavora in quelle zone.

F. T.

### ✉ COMUNALE

#### *Il Parsifal non mi è piaciuto*

**HO ASSISTITO** giovedì scorso al Parsifal. Nel secondo atto, il giardino di Klingsor di Wagner è diventato la sala degli orrori (manicomio, macelleria...). Come donna, mi sono sentita offesa e oltraggiata davanti allo spettacolo di nudi femminili esposti, sevizati, umiliati. Era necessa-

rio? E questo il dramma sacro di Wagner? Da frequentatrice trentennale del Comunale, mi chiedo se abbiamo inaugurato un nuovo corso. Mi sarei aspettata anche qualche protesta tra gli osanna che hanno salutato la 'prima'. Mi rivolgo soprattutto alle donne: dobbiamo proprio accettare di tutto? E questa è arte.

Giovanna Faccioli

### ✉ CASALECCHIO

#### *A consegnare il rusco ci pensi il sindaco*

**IL SINDACO** di Casalecchio vuole che i cittadini siano a casa negli orari del ritiro del rusco. Ma chi paga non ha anche dei diritti oltre che degli 'obblighi'? Dovremmo portare tutto a casa del sindaco: ci pensi lui a mettere all'esterno i sacchetti che troverà davanti al portone

Angela Donati

### ✉ LUTTO

#### *La scomparsa dell'ing. Taroni*

**QUALCHE** giorno fa è scomparso improvvisamente l'ing. Mauro Taroni, importante dirigente industriale bolognese, e non solo, avendo diretto gli stabilimenti della Weber, della Ducati, della Cagiva e di altre grandi aziende. L'ing. Taroni, negli ultimi anni, è stato assiduo corrispondente del 'colloquio' e delle 'lettere al direttore' del Carlino. I suoi scritti, sugli aspetti più salienti della vita cittadina e sulle problematiche politiche ed economiche del Paese erano sempre centrati ed efficaci, tanto che in più occasioni Cesare Sughi lo aveva scelto come interlocutore della sua rubrica ed è apparso anche come 'opinionista lettore' nel Qn.

A. G.

### ✉ CIBO

#### *Quello di una volta*

#### *è ormai scomparso*

**NOI ANZIANI** abbiamo un buon ricordo del cibo: il profumo del pane fresco, che poi durava a lungo, anche un mese e il sapore era buono fino alla fine. E che dire del brodo di gallina con le stelline: si mangiava tutto anche la pelle. Cibi di una volta che se ne vanno con la nostra vecchiaia...

E. C.



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

## Sabato e domenica più autobus per Bentivoglio

**VORREI sapere come mai non c'è un servizio di autobus, o corriera o pulmino che congiunga Bologna e i paesi limitrofi. E' un grande disagio dover raggiungere l'ospedale di Bentivoglio, oppure rientrare a casa. Non tutti usano l'automobile e non tutti possono permettersi il taxi. Spero in un provvedimento in questo senso.**  
**Paolo Poggi**

**SEBBENE** il servizio Tper da Bentivoglio alla città non sia esente da qualche pecca — proverò di spiegarmi un po' più avanti — non posso accettare la Sua denuncia circa un mancato collegamento dell'ospedale, un centro di massima eccellenza, con Bologna e i paesi circostanti. Dal lunedì al sabato è in funzione la linea 433, Bentivoglio-Rubizzano-San Pietro in Casale e ritorno, con 12 partenze e 12 arrivi dal centro medico che Le interessa, e una fermata in entrambe le direzioni alla stazione centrale di Bologna. Le complicazioni per i viaggiatori avvengono il

sabato e la domenica. Nella giornata di sabato, infatti, sono cancellate nei due sensi 5 corse pomeridiane, particolarmente

importanti, in un senso e nell'altro di marcia. Alla domenica, poi, è possibile usufruire del servizio prenotando la corsa desiderata via telefono allo 051290290, effettuando la chiamata almeno 35 minuti prima dell'orario desiderato. Macchinoso, senz'altro. In generale, osservando anche l'affollamento sulle maledette pensiline di via Marconi, via Irnerio e Porta San Donato, io resto convinto che sarebbe il caso di ragionare un po' più fattivamente sulla frequenza dei mezzi nei weekend, quando i T-days bloccano il normale movimento delle macchine e dei mezzi pubblici in centro. O dovremmo avviare ai nostri spostamenti con l'automobile?

*cesare.sughi@ilcarlino.net*



Peso: 22%



## CATTIVI PENSIERI

di CESARE SUGHI

# LA VERA SFIDA DELLA CITTÀ

**L 16 GENNAIO**, al Museo archeologico, all'ultima conferenza di presentazione di ArteFiera, non vi furono domande. Troppo esaurienti gli interventi. O eccessivamente ridondanti. Vi fu, per la verità, una richiesta, partita dalla seconda fila (lato destro secondo la visuale dei relatori) da parte della Galleria 56 (salvo buco della memoria). Non una domanda, ma un invito educato: «Sarebbe possibile, nei giorni di ArteFiera, far sì che Bologna fosse finalmente una città pulita e ordinata». Pronta

la risposta del presidente di Bologna Fiere, Campagnoli: «Provvederemo», poi il pubblico sciamava verso l'uscita e le parole del gallerista rimasero sospese alla ricerca dei nomi degli ospiti per l'inaugurazione. Viceversa, in quella richiesta di buona creanza, c'è il vallo che separa un'ArteFiera ormai capace di assurgere a evento felicemente internazionale e una manifestazione in cui qua e là occhieggia qualche rappezzo. Mica di qualità artistica, non fraintendiamo.

[Segue a pagina 4]



di CESARE SUGHI

## DALLA PRIMA LA VERA SFIDA DELLA CITTÀ

**MA DIETRO** a quella parola 'pulita', per chi ogni giorno se ne occupa da qualsiasi postazione, c'è l'esigenza legittima e non sempre soddisfatta di far capire, a cittadini e turisti, che ciò che si mostra, in questo weekend, non sono solo i dipinti dell'800, le opere dei maestri del dopo Urss o le installazioni più audaci. Da quando ArteFiera si spinge fuori dai padiglioni di Piazza Costituzione — e soprattutto in questi due anni, quando Art City, la serie degli avvenimenti off-Piazza Costituzione, si collega strettamente al lavoro dell'Istituzione Musei Civici — la città, nel suo centro e nella sua periferia, è diventata il polmone di una kermesse di cui i due padiglioni fieristici disegnati da Benevolo sono il cuore storico, pulsante, dove si fanno gli affari.

Sulla mappa creata dagli orga-

nizzatori abbiamo tutti contato 37 luoghi d'arte, palazzi, musei, sedi di mostre, incontri, proiezioni, performance. Ma abbiamo forse dimenticato il più importante, il 38°: e cioè Bologna, che contiene tutti gli altri e che è essa stessa — lo attestano gli scavi etruschi di Jacopo Ortalli — un complesso urbanistico di per sé fascinoso e irripetibile fin dalle origini preromane.

Partiamo, oggi, con uno sciopero del trasporto pubblico che non è il massimo, in evenienze del genere popolate di turisti. Proseguiremo con i T-days, non un'enorme comodità, pur se alleviata da un servizio di navette. Pazienza. Ma bisogna che, nel suo insieme, Bologna sia accogliente, paziente, agile, disposta ad aprirsi alla curiosità e alla sorpresa, alla sicurezza e al rispetto di chi ar-

riva qui, all'ammirazione per le opere che si vedono in giro e alla voglia vera di percorrere, in una luce nuova, le proprie strade e le proprie piazze. Non potremo coprire i graffiti vandalici con dei teli, e nemmeno sublimare con profumi esotici le cacche sparse dai cani. Se però riscoprissimo quella famosa parola francese, 'décor', che indica la bellezza di uno scenario teatrale, avremmo già fatto un bel passo. Affermava Roberto Longhi che l'arte «non è imitazione della realtà, ma interpretazione individuale di essa». ArteFiera, insomma, è per gli stessi bolognesi un modo di entrare in sintonia con la città in cui sono immersi, magari non sapendolo. E chi è in sintonia con qualche cosa o con qualcuno molto raramente lo offende o lo deturpa. Sui giorni senza degra-



Peso: 1-9%,4-19%



*do, sul clamore della Notte Bianca di domani, si fissa la sfida di una città davvero nostra e internazionale. Offrire una città pulita, ai turisti e a noi, come sollecitato da quel gallerista, sarebbe già un primo passo. Ne siamo certamente capaci.*





## INTERVISTA AL SINDACO



### **DEGRADO**

Primo regolamento per facilitare le operazioni di pulizia

### **PARCHEGGI**

Altri 500 posti alla Staveco, si allontana piazza Roosevelt

### **MOBILITÀ**

Entro gennaio si decide sulla navetta stazione-aeroporto

### **TASSE**

Non aumenterà l'Irpef alle imprese

# «TUTTI PER LA CITTÀ»

Baroncini a pagina 2 e 3

## L'INTERVISTA AL SINDACO

# «Non aumenteremo l'Irpef Alla Staveco parcheggio interrato»

### *I progetti di Merola per il 2014: «Riscopriamo il senso di comunità»*

di VALERIO BARONCINI  
**SINDACO Virginio Merola, qual è la parola chiave del suo 2014?**  
«Liberi di stare insieme».  
**Con una parola sola?**  
«Comunità, che ne è la traduzio-

ne. Dobbiamo riscoprire che la fratellanza è una questione molto importante. Insisterò molto sul concetto di essere responsabili verso gli altri: il bene comune è una priorità che daremo anche al



Peso: 1-32%,2-77%



nostro bilancio».

**Entriamo nel concreto. Cosa significa, tradotto in fatti, 'comunità'?**

«Un regolamento, ad esempio. Il 2014 può essere un anno di svolta».

**In che senso un regolamento?**

«Uno strumento che permetta a tutti i bolognesi di amministrare la città e partecipare attivamente alla vita quotidiana. A febbraio vareremo il primo regolamento nazionale per rendere facile a residenti e comunità interventi di decoro urbano, pulizia, lotta ai graffiti, risanamento, adozione di strade e piazze».

**Una sorta di amministrazione condivisa?**

«Sì. Penso a minori permessi, incentivi per occupazioni del suolo pubblico, meno pratiche da firmare per pulire ad esempio una panchina, fare in modo di non dover andare in cinque uffici diversi per eliminare un graffito. Se c'è una città che può farlo, a livello italiano, è Bologna».

**Un modo anche per cercare di migliorare Bologna.**

«Non so se Bologna sia peggiorata o migliorata. Siamo invidiati da tanti, certo. Ma Bologna peggiora là dove c'è meno attenzione da parte dei cittadini».

**Ma così il Comune non abdica ai cittadini? Non c'è cioè il rischio che l'ente non faccia e siano solo i privati ad agire? Sarebbe la sconfitta dell'amministrazione.**

«Direi di no, c'è una forte voglia di scoprire la comunità e l'amministrazione ha il compito di evitare la trasformazione della comunità in qualcosa di escludente».

**Come chiuderà il bilancio?**

«Un bel rebus».

**Bologna è capofila di una protesta. Dovrete aumentare le tasse alla fine?**

«C'è l'impegno del Governo a re-

perire i fondi. L'8 gennaio ci sarà una prima verifica. Occorre sostituire l'Imu con un'imposta che preveda la stessa cifra: non deve essere una tassa aggiuntiva. La tassa sulle slot, ad esempio, mi sembra una buona idea, vedremo».

**Ci sono anche altre leve fiscali. Alzerà l'Irpef?**

«Abbiamo già ridotto i danni, ma sicuramente bisogna evitare di aumentare l'Irpef, così come la tassazione complessiva sulle attività produttive oppure le agevolazioni per i canoni concordati. Più risorse ci sono, meno metteremo mano alle tasse. Per questo sarà importante, in futuro, essere autonomi per i Comuni».

**Il 2014 sarà anche l'anno della Città Metropolitana, che lei guiderà. Siamo preparati?**

«E' da vent'anni che ne parliamo, preferisco un testo con compromessi piuttosto che altre inutili attese. Tutto si giocherà sull'autonomia statutaria: bisogna che serva a semplificare e sburocratizzare».

**Come?**

«Ad esempio aprendo lo sportello unico metropolitano per le imprese e varando un unico e chiaro regolamento edilizio».

**Dalla Città Metropolitana all'Asp unica.**

«Entro metà di gennaio nomineremo il nuovo presidente che procederà alla selezione del nuovo direttore generale. Spenderemo meno per la gestione e più per gli utenti».

**Dopo secoli rischia di scomparire però il nome dei 'Poveri Vergognosi' per un fredda 'Asp unica Città di Bologna'.**

«La storia dei Poveri Vergognosi non verrà cancellata».

**Un grande tema è quello della mobilità e della sosta. Arrivano o no i nuovi parcheggi in centro, anche in relazione ai T-Days?**

«Prima di parlare di nuovi parcheggi bisogna pensare a quelli esistenti. Staveco è sempre pieno; l'ex Manifattura utilizzato nemmeno al 30%; piazza VIII Agosto è pieno solo il venerdì e il sabato; Zaccherini Alvisi comincia a essere frequentato, ma è ancora vuoto...».

**La gente però li vive come lontani, Non in centro. Non comodi.**

«Un attimo. Staveco è centro. E proprio per questo lo vogliamo ampliare. Penso a una struttura da 500 posti interrata, un ampliamento immediato, abbiamo già in essere la pratica col Demanio».

**E gli altri?**

«Bisogna studiare nuove politiche della sosta. Tempi, prezzi, abitudini delle persone. Ma costruire altre strutture tipo VIII Agosto mi pare...».

**Sta seppellendo il parcheggio interrato di piazza Roosevelt?**

«Piazza Roosevelt richiede investimenti notevoli, inoltre sarebbe un parcheggio da realizzare a fronte di una riqualificazione urbana di quell'area».

**Si spieghi meglio.**

«Se anche si riuscisse mai a fare sottoterra una struttura con molti piani, bisogna anche arrivarci. E quella è un'area in gran parte chiusa al traffico, con strade strette. Non può essere un altro VIII Agosto. Non siamo invece contrari a parcheggi privati pertinenziali».

**I CONTI IN TASCA**

**«Bene le tasse sulle slot Sostituire l'Imu con un'imposta che preveda la stessa cifra»**



**DUBBI SU PIAZZA ROOSEVELT**

**Richiede investimenti notevoli e la riqualificazione dell'area, che è in gran parte chiusa al traffico. Non siamo invece contrari a parcheggi privati pertinenziali**

**SINERGIE E SEMPLIFICAZIONE**

**«FAREMO LO SPORTELLO UNICO METROPOLITANO PER LE IMPRESE E UN UNICO E CHIARO REGOLAMENTO EDILIZIO PER TUTTI»**

**«LIBERI DI STARE INSIEME»**

**«BISOGNA RISCOPRIRE CHE LA FRATELLANZA È UNA QUESTIONE MOLTO IMPORTANTE, DOBBIAMO ESSERE PIÙ RESPONSABILI VERSO GLI ALTRI»**

**LA SFIDA AL DEGRADO**

**«NON SO SE SIAMO MIGLIORATI O PEGGIORATI, DI SICURO PEGGIORIAMO LADDOVE C'È MENO ATTENZIONE DA PARTE DEI CITTADINI»**



Peso: 1-32%,2-77%



## “ LA SCOMMESSA DELL'ASP UNICA

Entro metà mese nomineremo il nuovo direttore. La storia dei Poveri e Vergognosi non andrà persa

## “ UN AIUTO ALLE IMPRESE

Evitare di alzare le aliquote sulle attività produttive e non cambiare le agevolazioni sui canoni concordati

## “ STOP BUROCRAZIA

Meno permessi e file davanti agli uffici comunali per chi vuole pulire i muri  
Se c'è un luogo dove si può farlo, questo è Bologna

## HANNO DETTO



**L. SASSOLI DE BIANCHI**  
Imprenditore

Dopo cinque anni la guerra è finita. Ora dobbiamo pensare a ricostruire. La ripresa dipende solo da noi



**ANDREA CAMMELLI**  
Direttore Alma Laurea

Dovremmo organizzare in Fiera un primo grande incontro europeo di tutti i giovani laureati con le aziende leader



**LUIGI MELEGARI**  
Presidente Ance

Ci sono le condizioni per un piano realistico di lavori pubblici medio-piccoli per ridare fiato alle aziende locali



**ANDREA EMILIANI**  
Storico dell'arte

L'evento della mostra della Ragazza con l'orecchino di perla deve uscire dalle sale e allargarsi alla città

### IN PRIMA LINEA

Virginio Merola, 59 anni da compiere a febbraio, è stato eletto sindaco di Bologna nel maggio 2011 con 106.070 voti (50,47%). Il suo mandato finisce nel 2016

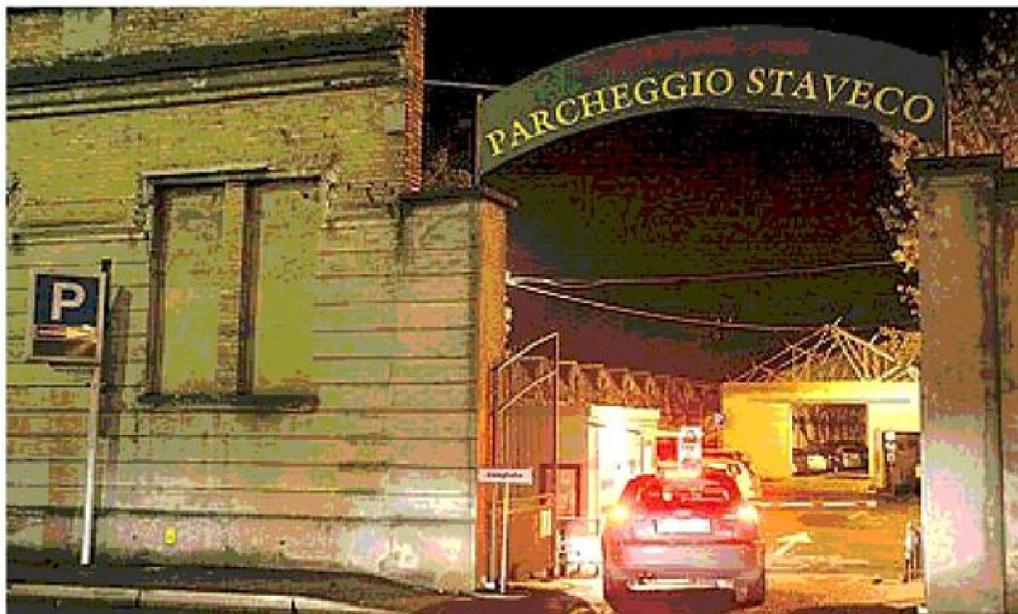


### LA CITTÀ METROPOLITANA

Ne parliamo da vent'anni e adesso finalmente si parte  
Preferisco un testo con dei compromessi piuttosto che altre inutili attese



Peso: 1-32%,2-77%



### ↓ Altri 500 posti auto

Il progetto del Comune, che ha già presentato la pratica al Demanio, proprietario dell'area, per la realizzazione dell'opera, prevede la creazione di altri 500 posti auto nel parcheggio su viale Panzacchi, il più affollato di tutti, ricavati dentro una struttura interrata.

### ↓ Pulizia e lavori più facili

Nel 2014 sarà varato un regolamento comunale che permetterà a tutti i cittadini di prendersi cura in modo attivo e costante del decoro urbano di Bologna. Il testo sarà realizzato con lo scopo di snellire la burocrazia che sta dietro a gesti di quotidiano civismo: pulizia dei portici, lotta ai graffiti, adozione di strade e piazze.



### ↓ Il progetto infinito

La presentazione del progetto risale al 2006. Da allora non è ancora stato aperto un solo cantiere dell'opera.



### ↓ Internet e quartieri

Internet come luogo di aggregazione, non solo virtuale, e come mezzo per far crescere il senso di comunità tra i cittadini. Come nel caso di via Fondazza (nella foto) «Nel 2013 la notizia più bella è stata la nascita delle reti di vicinato — dice Merola —: per una volta Facebook può essere usato per avere rapporti reali. C'è stato un salto di qualità».



Peso: 1-32%,2-77%



# MANUEL FRANCO, 33 ANNI «Suono durante i T-Days Rende più che un concerto»

**IL PARADOSSO** per Manuel Franco, percussionista diplomato in Conservatorio nel 2011, è suonare di fronte a migliaia di persone, insegnare in una scuola privata da sette anni, e non poterlo fare in quelle pubbliche. «Per farlo — racconta — dovrò frequentare altri due anni e superare un'abilitazione». Nel frattempo l'affitto si paga, e la pagnotta pure. «Bisognava inventarsi qualcosa», e così ha fatto. Da qualche tempo per lui, che dal 2006 vive dei cachet musicali, oltre ai *live* (si esibisce in Italia e in Europa con Il Parto delle Nuvole Pesanti e con i Flamenque vive) e alle lezioni private, è arrivata una terza fonte di reddito. Il nuovo palco è quello più antico in città: i portici del centro durante i T-Days. Artisti

di strada, sì, ma con un *curriculum* che fa paura. Lo troverete in due formazioni: la Banda Rei, «con la quale eseguiamo principalmente colonne sonore del cinema e pezzi di musica classica», e un trio jazz, il Maroma Trio. Ottimi i risultati: «Nei giorni migliori superano un normale *cachet* artistico. E poi è divertente». **s. arm.**



**BACCHETTE**  
Manuel Franco alterna i grandi palchi all'attività di musicista di strada



Peso: 15%

107-134-080



## MANUEL FRANCO, 33 ANNI

# «Suono durante i T-Days Rende più che un concerto»

**IL PARADOSSO** per Manuel Franco, percussionista diplomato in Conservatorio nel 2011, è suonare di fronte a migliaia di persone, insegnare in una scuola privata da sette anni, e non poterlo fare in quelle pubbliche. «Per farlo — racconta — dovrò frequentare altri due anni e superare un'abilitazione». Nel frattempo l'affitto si paga, e la pagnotta pure. «Bisognava inventarsi qualcosa», e così ha fatto. Da qualche tempo per lui, che dal 2006 vive dei cachet musicali, oltre ai *live* (si esibisce in Italia e in Europa con Il Parto delle Nuvole Pesanti e con i Flamenque vive) e alle lezioni private, è arrivata una terza fonte di reddito. Il nuovo palco è quello più antico in città: i portici del centro durante i T-Days. Artisti

di strada, sì, ma con un *curriculum* che fa paura. Lo troverete in due formazioni: la Banda Rei, «con la quale eseguiamo principalmente colonne sonore del cinema e pezzi di musica classica», e un trio jazz, il Maroma Trio. Ottimi i risultati: «Nei giorni migliori superano un normale *cachet* artistico. E poi è divertente».  
s. arm.



**BACCHETTE**  
Manuel Franco alterna i grandi palchi all'attività di musicista di strada



Peso: 15%