

Bologna

Viabilità. Ascom porta un modello di sistema integrato di mobilità all'attenzione della Giunta comunale

Navette elettriche e parcheggi E il Civis ai margini del centro

Postacchini: «È la prima tappa di un percorso su cui puntiamo»
15 "padri" del progetto

Diego Costa
diego.costa@epolis.sm

■ Additata a volte dagli amministratori come rappresentante di chi protesta ma non propone, l'Associazione Commercianti di Bologna (AsCom) stavolta ha portato sul tavolo del sindaco e dell'assessore un progetto alternativo di mobilità, uno studio che ha commissionato a valenti tecnici cittadini l'ingegner Nicola Leonardi e gli architetti Glaucio Gresleri, Filippo Boschi, Roberto Scannavini e Andrea Trebbi. E, badate bene, non si tratta di un documento che mascherà la chiusura totale e insindacabile verso il Civis, il meno amato dei mezzi pubblici, ma un "sistema" che ne ottimizza - secondo Ascom (e permetteteci di dire anche il buon senso) - l'uso.

CHE I COMMERCianti (non in quanto tali, ma in quanto bolognesi) siano contrariati dall'ipotesi di un "mastodontico mezzo filoviario" (così definisce propriamente il Civis l'architetto Gresleri) attraversi il centro storico della città non è cosa nuova. Ma, commissionando uno studio che ipotizzi un sistema integrato di trasporto pub-



► Un prototipo del nuovo Civis

Un convegno a inizio 2009 Ma prima la risposta locale

Aprire ai privati

■ Il progetto non si ferma a queste linee guida. L'Ascom attende fiduciosa un parere sul merito da parte della Giunta comunale, delle associazioni, di tutti i soggetti insomma che sono interessati. Poi lancerà (si dice tra la fine del gennaio prossimo e

l'inizio di febbraio) un convegno sul tema. Per la fattibilità economica, Ascom ritiene che il progetto abbia una sua appetibilità economica: quindi suggerisce - per esempio per costruire e gestire i parcheggi e acquistare le navette elettriche - di aprire all'iniziativa privata.

blico, viabilità, civis e dei parcheggi in città, provano a suggerire una soluzione indolore. «Ora auspichiamo che da parte delle istituzioni il modello che abbiamo presentato possa trovare un felice riscontro». Basterebbe l'apertura di un dialogo, fin qui faticoso se non assente.

GLI ARCHITETTI BOLOGNESI hanno presentato linee guida di un possibile sviluppo infrastrutturale della città. «Uno studio flessibile - sottolineano - quindi facilmente integrabile, modificabile re-ipotizzabile».

E POLIS

La città, secondo lo studio viene suddivisa in tre livelli di intervento. Un primo livello «di interscambio, a corona della tangenziale, per drenare il traffico che arriva fuori città»; un secondo livello «a corona degli assi sud-ovest, secondo una suddivisione della città datata 1989, per servire le periferie»; un terzo livello «a corona dei viali di circoscrizione, a servizio del centro storico». Lo studio ha ipotizzato uno sviluppo ulteriore di alcuni vettori, per esempio il People Mover, non più elemento di congiunzione solo di stazione e aeroporto ma anche proiettato verso la Fiera. L'elemento portante è quello di alleggerire il traffico nel centro storico, senza tuttavia che il peso finisca per congestionare viali e tangenziali. In pratica si immagina un traffico pubblico pesante che si concluda alle porte del centro storico, per poi utilizzare navette eco-elettriche - una flotta piccola e numerosa - unica a circolare nel cuore di Bologna, secondo modelli efficaci di varie città europee. I tecnici hanno identificato e immaginato numerosi parcheggi scambiatori (alle uscite della tangenziale come in talune aree militari dismesse ecc.), hanno previsto piattaforme di manovra dei grandi tram appena fuori porta. Uno scenario proiettato vent'anni avanti, sottolinea Postacchini, ma che potrebbe avere effetti positivi sulla città fin da subito. ■