

L'Atc governa la città. Via i bisonti

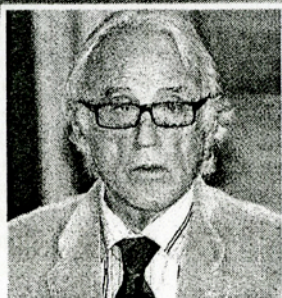
Attacco dell'Ascom alla municipalizzata e nuovo piano trasporti: navette



Filippo Boschi



Nicola Leonardi



Glauco Gresleri



Andrea Trebbi



Roberto Scannavini

di RITA BARTOLOMEI

NAVETTE ecologiche in centro, ogni tre minuti, magari gestite anche da privati, per tenere alla larga dalla città medioevale i bus doppi. Un piano di parcheggi su tre fasce — a cominciare dalla tangenziale — per liberare le strade. In sottofondo, un attacco ad alto zero alla gestione «radiocentrica» dell'Atc. Definita «un macello» e illustrata da un numero: 5000 passaggi di bus al giorno.

PROPONE «un nuovo modello della mobilità per Bologna» il dos-

sier presentato ieri mattina dall'Ascom alla stampa e quindi recapitato in Comune. Indagine senza costi definiti, per ora. La prima parola del titolo è Civis, che subito garantisce l'aggancio con l'attualità. Ma poi lo studio — firmato dagli architetti Glauco Gresleri che coordina il gruppo, Filippo Boschi, Roberto Scannavini, Andrea Trebbi e dall'ingegner Nicola Leonardi — s'allarga «perché se anche cambiamo percorso al filobus, tagliando il centro, non si risolve il problema», ammette Scannavini.

Bisogna proprio cambiare sistema. «Quello dell'Atc è un macel-

lo», denuncia l'architetto. Solo che l'obiezione non è nuova e l'azienda finora ha risposto «non si può fare». Quindi? «Quindi l'Atc dovrà smetterla di governare la città», è diretto Trebbi. Esplicito anche il presidente dell'Ascom Enrico Postacchini: «Le scelte della città sono fatte dalla politica, non dalle municipalizzate».

SUI PARCHEGGI il progetto prevede un sistema che si spinge fino ai Comuni della cintura come San Lazzaro e Casalecchio; approda quindi agli assi Sud Ovest e dell'89, ad esempio piazza Trento

e Trieste, piazza dell'Unità o Prati di Caprara; prosegue sui viali e nel centro storico. Lì si propongono di sfruttare i cortili di cinque ex caserme e dell'ospedale militare, si chiede di interrare il parcheggio di piazza Roosevelt, di realizzarne di nuovi in piazza del Baccano e di Porta Saragozza.

L'ASSESSORE Maurizio Zamboni, che ha appena ricevuto il dossier dell'Ascom ma resta fedele al motto «non rispondo sui giornali», alla domanda sulle navette per il centro ripete: «L'ho già detto molte volte, non si può fare. Ci aveva già provato Guazzaloca,

quest'idea era nel suo programma elettorale del '99. Se non ce l'ha fatta, ci sarà un motivo». Anzi, almeno tre. Intanto i costi, ad esempio per pagare gli autisti, «visto che il personale conta tra il 60 e il 70 per cento nel bilancio di un'azienda». E poi, fa notare l'assessore, «ci vuole spazio per ospitare lo scambio tra bus che si attestano sui viali e navette». Infine, il centro è la tratta più trafficata «e sarebbe singolare mettere mezzi piccoli proprio lì. Per difendere i monumenti? Vanno benissimo i filobus. Compreso il Civis».

LUNEDÌ la soprintendente re-

gionale Carla Di Francesco ha spedito una relazione sull'opera più contestata al ministro dei Beni Culturali Sandro Bondi. «E' un riassunto, necessario perché altrimenti uno si disorienta — non si sbilancia l'architetto —. Sì, ho spiegato i miei dubbi sull'esecutivo di Strada Maggiore. Se il ministro boccherà il progetto? Proprio non lo so». Prudente sull'ipotesi di navette al posto dei bestioni. «Sarebbe bene che il centro fosse soggetto ad interventi di miglioramento comunque — osserva Di Francesco —. Ma è questa è teoria, per cambiare la politica dei trasporti ci vogliono anni».