

Bologna fa le prove generali di pedonalizzazione

Bologna. Prove generali di pedonalizzazione dal 12 maggio: decumano storico e cardo ottocentesco, ossia la T disegnata da via Ugo Bassi-Rizzoli e via Indipendenza, sono integralmente pedonalizzati. Ma attenzione: solo durante i week end! La nuova gestione del tempo muta lo spazio della città, con gli autobus che si astengono dal triturarne la porzione storica almeno il fine settimana e i giorni festivi, per rinserrarsi nei tracciati più ampi tardo-ottocenteschi e post-bellici: via Irnerio e via Marconi. Nei «T-Days» si realizza così un'isola pedonale di straordinaria estensione che al reticolo degli attuali percorsi unisce gli sventramenti ottocenteschi. La valutazione, beninteso, la si dovrà fare lungi dall'esaltazione delle prime domeniche, unico dato sicuro di una popolazione in attesa febbrile di pedonalizzazioni, come dimostrato già a febbraio da un sondaggio.

I giorni feriali il provvedimento, che con poche risorse agisce su uno dei centri storici più vasti d'Europa (400 ettari con 53.000 residenti e innumerevoli attività), non ha rimedi a bus snodati da 28 tonnellate e, pur prevedendone l'elettrificazione, s'impegna piuttosto in una guerra senza quartieri ai mezzi privati, auto e persino motorini, tollerandone la presenza nel cuore della città storica solo se dei residenti. Grave la preoccupazione di Ascom e Confesercenti che, sempre allarmati da ogni cambiamento su un sistema economico già fragile, hanno commissionato a quattro note matite bolognesi (Filippo Boschi, Glauco Gresleri, Roberto Scannavini e Andrea Trebbi) una proposta alternativa per una Bologna futura che sogna se stessa oltre la crisi e che torna a un piano-disegno, prospettando rifacimenti integrali dei manti stradali, una funicolare verso il suo belvedere (san Michele in Bosco) e una costellazione di parcheggi diffusi e nascosti, troppo indulgenti a una permeabilità carrabile del centro storico. Questo piano, però, per cui si prevedono circa 12 anni di attuazione e un sistema ancor vago di finanziamenti, pare piuttosto una presa di

posizione politica, a frenare la risolutezza del Comune che, con un potenziamento dei parcheggi a corona del centro e l'annuncio di un sistema di bike-sharing di livello europeo, mai aveva proposto una simile azione a contrasto della mobilità privata motorizzata. A coronare la virtuosa intenzione manca tuttavia un sistema di mezzi pubblici di provata puntualità e frequenza, perchè l'attuale, oltre i confini del centro storico, resta affogato nel traffico urbano. Così, mentre si auspica che lo spirito del piano contagi anche la periferia, in centro esso completa la logica di micro-interventi che già fu del piano Gabrielli (cfr. «Il Giornale dell'Architettura», n. 91, p. 3), per migliorie in un tempo di risorse scarse, prevedendo estensioni dell'accessibilità wi-fi, un rinnovato arredo urbano e, finalmente, un sistema efficace di bagni pubblici nei sottopassi degli ex tracciati carrabili.

About Author



Luigi Bartolomei

Nato a Bologna (1977), vi si laurea in Ingegneria edile nel 2003. È ricercatore presso il Dipartimento di Architettura dell'Università di Bologna, ove nel 2008 ha conseguito il dottorato di ricerca in Composizione architettonica. Si occupa specialmente dei rapporti tra sacro e architettura, in collaborazioni formalizzate con la Facoltà teologica dell'Emilia-Romagna ove è professore invitato per seminari attinenti alle relazioni tra liturgia, paesaggio e architettura. Presso la Scuola di Ingegneria e Architettura di Bologna insegna Composizione architettonica e urbana, ed è stato docente di Architettura del paesaggio e delle infrastrutture. È

collaboratore de “Il Giornale dell’Architettura” e direttore della rivista scientifica del Dipartimento, “in_bo. Ricerche e progetti per il Territorio, la Città, l’Architettura”

[See author's posts](#)

 Condividi
