



» | **Trekking in periferia** Il tour nel San Donato in trasformazione

La (verde) città della tangenziale «Isole pedonali anche al Pilastro»

Se la Bologna del futuro pensata (e disegnata) dalla nuova amministrazione sarà la città delle periferie, che verranno «rivoluzionate» in modo da diventare veri e propri centri, bisogna aspettarsi un po' di tutto. E ieri mattina, al consueto appuntamento settimanale del trekking urbano organizzato dal Comune per far vedere ai cittadini come diventerà la «città della tangenziale», l'area nord di Bologna che comprende gli insediamenti addossati alla grande barriera autostradale, il presidente del quartiere San Donato, Riccardo Malagoli, ha rivendicato la (futura) dignità delle aree fuori dalle mura. Con annesse nuove regole. «Anche in periferia verranno introdotte zone a traffico limitato o aree pedonali». Come a dire: non solo il centro storico merita di essere preservato dal traffico. E la novità potrebbe scatenare non poche reazioni. Ma le idee il Quartiere sembra averle già abbastanza chiare: «Limite di velocità di 30 chilometri orari nella zona del Pilastro e tra viale Repubblica e la sede del quartiere, per disincentivare il passaggio; pedonalizzazione nella piazza del quartiere e in altre zone importanti». Se la periferia dev'essere centro, lo sia fino in fondo.

Proprio in quest'ottica anche la «città della tangenziale» verrà rivoluzionata, nelle intenzioni del Piano strutturale comunale, in modo che il grande asse stradale non sia più barriera, ma diventi cerniera tra diverse parti della città. Che non è impresa da poco. Perché si tratta di conciliare il grande traffico con le aree verdi, le numerose aree commerciali con gli insediamenti abitativi in una vasta area tra la Fiera e il Caab, dove ieri si è concluso il quarto «tour» guidato dai tecnici dell'ufficio Urbanistica di Palazzo d'Accursio. Un'affollata gita di quasi tre ore in cui i residenti hanno visto (e immaginato) come diventerà quella fetta di Bologna che si sviluppa attorno al grande nodo infrastrutturale.

Prima tappa: il parco che nascerà nella porzione di territorio, oggi in parte coltivata, compresa tra San Donnino e viale Europa, delimitata dalla ferrovia e dalla tangenziale. Un'area verde «plasmata» anche dai desideri e dalle indicazioni dei cittadini,

che hanno voluto uno spazio fruibile e collegato, attraverso un nuovo sottopasso ciclopedonale, ai centri sportivi e ricreativi nella parte opposta della ferrovia. Il progetto è pronto, i finanziamenti ci sono già e sarà tutto pronto nella primavera 2009.

Lasciato il futuro parco San Donnino, l'entusiasmo dei partecipanti al «trekking» urbano si spegne subito davanti a quello che sarà il nuovo parcheggio Michelino, che verrà potenziato in modo da poter accogliere, nell'arco di un anno, oltre settemila automobili. Da un lato ci sarà la futura fermata della metrotramvia, dall'altro un nuovo albergo che amplierà l'offerta ricettiva durante i grandi eventi fieristici. «Ma qualche albero, invece di tutti quei lampioni, non si poteva mettere? E poi quell'albergo sembra un carcere, perché l'avete fatto così?». I cittadini chiedono verde al posto del cemento, ma Comune e Quartiere alzano le mani. E accennano a qualche giustificazione. «L'obiettivo — spiega il presidente Malagoli — è avere una nuova grande porta d'ingresso alla città». Quanto agli alberi, la risposta, necessariamente tecnica, arriva da Giovanni Ginocchini del settore Urbanistica di Palazzo d'Accursio: «Il nuovo parcheggio Michelino sarà multipiano, gli alberi non si possono mettere». Il vicino Parco Nord verrà invece dotato di più servizi:

«L'estate scorsa — dice Ginocchini — molti eventi hanno dovuto traslocare per l' inadeguatezza del complesso».

La salvaguardia del verde, in una zona della città così carica dal punto di vista infrastrutturale, è comunque uno degli obiettivi dichiarati dal Quartiere. Che sull'area attorno al Caab lancia il suo messaggio (neanche troppo velato) al Comune: «Serve un equilibrio tra verde e costruito: quello che noi chiamiamo parco agricolo di pianura va salvato e vincolato, perché è un polmone da valorizzare e da sostenere economicamente». E il Quartiere vorrà dire la sua e «controllare l'effettiva sostenibilità dei nuovi insediamenti». Che, quando c'è di mezzo un po' di verde, è la stessa richiesta (pressante) dei cittadini. Tanto che anche



nel quartiere residenziale di via Larga hanno chiesto di ampliare il verde pubblico già presente, collegandolo con Villa Scandellara e le zone Massarenti e San Donato. Si punterà sul verde anche lungo il Navile: aree naturali collegate da percorsi pedonali e tratti ciclabili, pezzi di campagna, edifici e manufatti storici recuperati, moderni insediamenti rispettosi del contesto.

Insomma, la futura città della tangenziale i cittadini la vogliono più verde possibile. E una signora ha qualcosa da ridire anche sulle barriere anti rumore che separano il San Donato dalla tangenziale: «Perché le hanno fatte celesti? Non potevano farle verdi con i fiorellini?». È l'urbanistica partecipata.

Daniela Corneo

