il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

Trasporti squattrinati: tutt'al più i filobus

Come la pensa l'assessore

Quanto ai mezzi della nuova mobilità, se qualcosa si può realizzare è in ragione dei suoi caratteri formali, della forte riconoscibilità e del suo aspetto avveniristico. Per questo il People Mover sarà finanziato al 70% da privati (per 70 milioni) e il Servizio ferroviario metropolitano no. «Sulla riconoscibilità dovrà puntare l'intero sistema di trasporto pubblico, sia per quanto riguarda la flotta sia per i suoi approdi». È ben chiara la linea del giovanissimo assessore alla mobilità **Andrea Colombo** (27 anni): «Abbiamo stazioni nuove di cui non si sono accorti nemmeno coloro che abitano in prossimità. Per la mobilità urbana occorre un'immagine specifica che venga percepita dentro e fuori il centro storico». Quando però si passa ai finanziamenti, arriva il tasto dolente: «Per il ripristino del tram o della metropolitana il momento economico è definitivamente passato, e se già riusciamo a convertire i nostri mezzi da autobus a filobus sarà un successo». I cambiamenti strutturali nel sistema dei trasporti pubblici resteranno quindi esercitazioni accademiche, mentre per il centro storico è al vaglio «un progetto di bike sharing, come a Parigi o a Torino, di grande capillarità e flessibilità, che crediamo possa servire una quota notevole di spostamenti». A chi tuttavia si lamenta del fuori scala degli autobus doppi, la consolazione di navette per il centro storico non può essere data: «Con più di 100.000 sbarchi al giorno nella T [asse via Ugo Bassi – Rizzoli, via Indipendenza], l'ipotesi di navette è irrealistica a meno di non averne un treno...». E di treni si parla appunto per servire l'area metropolitana, con un percorso di cintura che, una volta terminato il cassone interrato dell'Alta velocità, andrà senza soluzione di continuità da Portomaggiore a Casalecchio e oltre, intercettando con un ramo anche la Fiera, mentre per l'aeroporto si dovrà cambiare, perché sarà servito solo dal People Mover, aerea monorotaia, design perfetto di Massimo Iosa Ghini, fin troppo elegante per integrarsi alla mobilità disadorna di ordinari treni terrestri.

Aeroporto: 5 pontili per 7 milioni

Ampliamento e riqualificazione in vista al Marconi. Per due anni si opererà sui fronti dell'**aumento della capacità del terminal fino a 7 milioni di passeggeri**, della riorganizzazione dei flussi di arrivi e partenze, dell'incremento dell'offerta commerciale, dell'adeguamento e miglioramento degli impianti tecnologici, compresa la realizzazione di cinque pontili, di cui due dotati di «fingers» per l'accesso diretto agli aeromobili, e la

sistemazione in un edificio ad hoc di un nuovo sistema di smistamento bagagli. Costo complessivo dell'operazione, prevista per fasi, **23,65 milioni.** Lavori affidati, a seguito di bando di gara europeo, al raggruppamento temporaneo d'impresa **Carron Costruzioni Generali e Fiorin Impianti**, mentre l'appalto per la direzione lavori (per un importo di 600.000 euro) è andato al raggruppamento composto dagli studi d'ingegneria milanese **One Works** e da quello bolognese **Nier.**

Autori

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"

Paola Bianco

Nata a Padova (1969) e laureata in Architettura a Venezia nel 1997. Nel 1998 ottiene un Master in Energy and Sustainable Development presso la De Montfort University di Leicester (UK). Nel 2000 è a Bruxelles per uno stage alla Commissione Europea (DG Transport and Energy). Successivamente si trasferisce a Bologna, dove si occupa per alcuni anni di temi ambientali presso varie pubbliche amministrazioni. Dal 2004 si iscrive all'Ordine degli Architetti della Provincia di Bologna, presso il quale si impegna in diverse Commissioni. Nel 2006 apre il suo studio, dove si occupa prevalentemente di certificazione energetica, sicurezza nei cantieri e dove ospita periodicamente mostre legate a diverse forme d'arte (fotografia, scultura, fumetto, giardinaggio). Partecipa a concorsi di architettura e a bandi di pubbliche amministrazioni. Collabora dal 2008 con "Il Giornale dell'Architettura"