

Mobilità a Bologna

APPUNTI PER LA DISCUSSIONE

di **Giuseppe Campos Venuti**

Bologna, 27 giugno 2014

Voglio farvi arrivare i miei appunti per la discussione, insieme al mio sincero apprezzamento per il documento presentato da alcuni amici e compagni su “Mobilità, Infrastrutture e Trasporti metropolitani”. Quando me lo avete fatto vedere in bozza, ho manifestato la mia approvazione inviandovi un appunto sulla “Mobilità a Bologna”, che adesso riprendo. Questi i difetti storici ripetuti a Bologna.:

- anni 60, urbanistica riformista, ma senza ferro
- PRG '89, insediamenti, ma senza ferro
- Guazzaloca, disastro, metro sotterraneo e verso collina, CIVIS, BO isolata da area metropolitana
- anni 2004 e seguenti, salvato il peggio della destra, manca il cambiamento (qui bisognava “rottamare”)
- anni 2013 e seguenti, ambiguo: SFM e People Mover antitetici, Passante ridotto e non alternativo

All'inizio ho citato i difetti storici, che si sono ripetuti nel tempo a Bologna, nel rapporto fra urbanistica e mobilità. Perfino negli anni 60, quando a Bologna è nata l'urbanistica riformista, questa non è stata capace di adottare con il PRG del 1970, la “politica della cura del ferro”. Anzi, con mio grande scorno, abbiamo fatto festa per la soppressione dell'ultimo tram. Poi il PRG del 1989 – aldilà delle crescite previsionali, che furono sovradimensionate per opportunismo politico --, il piano era, comunque, concepito per servire i suoi insediamenti col ferro, impegno che, invece, fu completamente tradito. La Giunta di destra portò, infine, il disastro: il metro sotterraneo anch'esso sovradimensionato e puntato verso la collina, il CIVIS e la concezione di Bologna isolata dall'area metropolitana.

Purtroppo con la riconquista del Comune da parte della sinistra, abbiamo creduto di salvare i finanziamenti decisi dalla destra, proprio sulla mobilità. Qualcuno ricorderà che, concludendo la Conferenza di Pianificazione, io ripresi il concetto; per me era ottima l'urbanistica dell'Assessore Merola, ma purtroppo questa faceva a pugni con la politica prevista per la mobilità. E perfino adesso, il Sindaco Merola – che io ho candidato, votato ed oggi appoggio --, conferma un rapporto ambiguo fra urbanistica e trasporti, perché il necessario rilancio del SFM è in qualche modo antitetico con il People Mover.

Per concludere la mia strategia a breve, è chiara e precisa: si chiama SFM a livello di area vasta, passante e non interrotto alla Stazione Centrale, con tutte le indispensabili fermate a livello comunale, anche per l'aeroporto e per il CAAB. E integrato con filobus e autobus a metano. Mentre a lungo termine vorrei rilanciare il tram su strada, al posto delle attuali corsie riservate al trasporto pubblico, ma dove è possibile insieme alla circolazione automobilistica. Io non ci sarò più; vuol dire che dedicherete a me, l'inaugurazione del primo tram ripristinato.
