

La mobilità è immobile

Se si dovesse sinteticamente descrivere lo stato della mobilità e delle infrastrutture nel territorio bolognese degli ultimi 15 anni ne scaturirebbe un quadro piuttosto confuso e ampiamente incompiuto, frutto di tante proposte, poche realizzazioni e per di più controverse, lungi da una strategia e una visione condivisa dello sviluppo urbano e della città in senso più ampio.

Quando opere anche importanti vengono realizzate, come l'Alta velocità (con un cantiere complessivo da 1,9 miliardi), la città sembra incapace di coglierne le potenzialità, di fatto ignorando la mutata geografia urbana e territoriale prodotta dall'Av. Sul nodo di stazione permangono molteplici criticità. Lo scalo Av (posto 27 m sotto la stazione centrale) è in ritardo con consegna posticipata al 2013; il restyling della stazione centrale è faticosamente iniziato dopo molteplici rinvii; il progetto per la nuova, firmata da Arata Isozaki, giace in attesa di tempi migliori. Così pure rischia di non trovare una completa attuazione, viste le ristrettezze finanziarie, il progetto del Servizio ferroviario metropolitano che, sfruttando le linee esistenti, serve parti della città e della provincia.

Quanto alla viabilità carrabile, anche il dibattuto Passante Nord presenta problemi procedurali, conosciuti peraltro fin dalla sua proposta e che oggi obbligano a ripartire con un progetto del tutto nuovo.

È però alla scala urbana che la situazione bolognese mostra le più acute criticità. Il caso più noto è quello del Civis: un filobus a guida ottica, dai costi e dagli ingombri eccezionali, che doveva scorrere in mezzo al traffico cittadino (cfr. «Il Giornale dell'Architettura», n. 63, giugno 2008). La vicenda del Civis è stata dirompente: subito bocciato dagli esperti e dal mercato, poi dalla cittadinanza e dal Ministero e solo alla fine (a opere in fase di completamento) scartato dagli amministratori, ha lasciato sul campo tutta l'inadeguatezza del procedere per singole opere svincolate da un progetto complessivo.

Fermo e modificato più volte è il progetto della metropolitana, in attesa di finanziamenti statali da circa 10 anni. In questo quadro anche il progetto del People Mover, una monorotaia che dovrebbe garantire l'importante collegamento fra stazione e aeroporto, trova una faticosa collocazione, sollevando critiche di sovrapposizioni con altri servizi. Intanto lo scenario del trasporto urbano si aggrava sempre più, appesantito dalla crescente domanda di mobilità che non trova risposta, se non in future infrastrutture «taumaturgiche». In questo immobilismo

continua a dominare la scena un modello di trasporto pubblico elaborato per gli anni settanta, basato per lo più su mastodontici autobus che tagliano la città e le strette strade del centro storico, con l'unico obiettivo di contenere i costi.

Più che delle valutazioni di merito su ogni singola opera, è utile richiamare due questioni di fondo. L'assenza di una condivisa visione di città rende non sempre chiare le connessioni fra sviluppo urbano e infrastrutture, che vengono valutate solo settorialmente e, senza una forte regia, promosse dai diversi enti (Comune, Provincia e Regione) in funzione delle proprie singole strategie territoriali. I piani della mobilità, poi, sono spesso costruiti sulla base di grandi infrastrutture, anche se difficilmente finanziabili, rinunciando a riorganizzare l'offerta a partire dalle risorse attuali, mentre il «procedere» per finanziamenti straordinari fa sì che passi in secondo piano la possibilità di agire per molteplici opere diffuse (parcheggi, pedonalizzazioni, piste ciclabili, ecc.) che possono invece avere un impatto rilevante per la mobilità e la qualità urbana.

About Author



[filippo_boschi](#)

[See author's posts](#)

[+ Condividi](#)