

Ing. Prof. Carlo Monti

carlo.monti@unibo.it

Caro Domenico,

ho sempre pensato che il nostro Istituto debba essere uno strumento di informazione corretta e libera, e quindi attento a non farsi coinvolgere in battaglie politiche contingenti, ma in questi giorni, leggendo tante dichiarazioni, mi sento obbligato a ripetere cose già dette in diverse occasioni, soprattutto per evitare confusioni ed equivoci alimentati da chi difende ad oltranza il Passante Nord.

Come urbanista mi occupo della viabilità dell'area bolognese da molti anni, da quando – applicando il modello di decentramento sostenuto da Campos Venuti – si era progettata la Trasversale di Pianura, parte di un reticolo di strade (c'era anche una “mediana” sulla linea Cento-Minerbio) che doveva facilitare il decentramento industriale e distribuire il traffico, alleggerendo la tangenziale.

Notiamo che la Trasversale di Pianura funziona da anni, ma non è mai stata completata (così come altre opere “minori”) e questo ritardo crea danni a tutto il sistema, ma chi lamenta il tempo perso per il Passante non parla mai di questo ritardo.

Negli anni '80 continuava il decentramento delle industrie, la tangenziale era quasi congestionata, si affacciavano nuove tecnologie; l'arch. Brunelli dell'API propose un nuovo anello stradale, dotato di tutte le infrastrutture necessarie (compreso il cablaggio allora rivoluzionario), un asse su cui concentrare industrie vecchie e nuove per realizzare una specie di Silicon Valley bolognese.

Un'idea audace, che richiedeva un forte coordinamento fra imprese private, enti finanziari e amministrazioni pubbliche, certamente non facile; rimase sulla carta, con una bella pubblicazione.

Negli anni'90, quando la tangenziale era ormai in crisi, si presentarono ipotesi di allargamento in sito, accantonate per l'opposizione degli abitanti degli edifici adiacenti (quasi tutti costruiti dopo la tangenziale!) e infine nei primi anni 2000 l'idea dell'API fu ripresa con la prima versione del Passante Nord. Si tratta, quindi, di un progetto concepito in un'altra epoca, prima della crisi economica, con l'obiettivo non solo di decongestionare la tangenziale, ma anche – evidentemente – di offrire una nuova infrastruttura di servizio alle aziende vecchie e nuove che dovevano lasciare l'area urbana centrale.

Peccato che nel frattempo il mondo è cambiato, quelle aziende sono trasferite o scomparse, lo sviluppo urbano e produttivo sta assumendo altri obiettivi. Il Passante Nord ora non serve più; lo hanno riconosciuto esperti come Patrizia Gabellini, assessore all'urbanistica di Bologna e lo stesso Piero Cavalcoli, a suo tempo uno dei protagonisti degli sforzi per imporre il Passante, a scapito di altre opere essenziali ed urgenti per l'area bolognese come il Sistema Ferroviario Metropolitano.

Ma già allora, nel 2003-2004, si vedevano i limiti del progetto e i danni ambientali che avrebbe provocato. Nella conferenza che facemmo nella Facoltà di Ingegneria, con una lucida relazione di Ernesto Stagni, si dimostrava che il Passante avrebbe tolto solo una modesta quantità di traffico alla Tangenziale (lo ammettevano gli stessi dati ufficiali), non giustificando la grande spesa prevista. Sarebbe stato modesto anche il miglioramento ambientale per gli abitanti delle aree urbane lungo la tangenziale e invece sarebbe stato molto forte il danno per l'ambiente, gli abitati e l'agricoltura delle aree esterne. Inoltre, nel quadro complessivo della rete stradale/autostradale il Passante non risolveva

comunque il problema di creare alternative al collegamento Modena-Bologna, il cui blocco per qualunque tipo di incidenti taglia in due il nostro paese.

Il Comitato che si formò allora ha il merito – non la colpa! – di aver contribuito a fermare per quasi dieci anni un’opera già allora poco utile, oggi solo dannosa, e di aver sollevato la questione della difesa dell’ambiente molto prima che diventasse una questione di moda, come è oggi. Una moda spesso solo a parole; fino ad oggi in molti incontri dedicati a denunciare l’eccessivo consumo di suolo si è accuratamente evitato di parlare del consumo di suolo che darebbe il Passante Nord.

Il Comitato ha anche il merito di essere costruttivo, avendo proposto fin dall’inizio un’alternativa concreta, con l’allargamento in sede realizzabile in tempi rapidi e con costo molto inferiore, risparmiando risorse che possono essere impiegate per mitigare efficacemente l’impatto della tangenziale sulle aree urbane attraversate. Naturalmente il Comitato non ha potuto pagare squadre di tecnici per elaborare un progetto dettagliato come dovrebbe essere quello ufficiale del Passante (finora mai visto), ma - come ha mostrato la recente conferenza a Ingegneria - il lavoro volontario di tanti esperti ha prodotto un progetto di massima già ben definito, con la soluzione di tutti i problemi rilevanti.

Oggi finalmente le autorità locali – e in primo luogo il Sindaco e l’Assessore regionale – hanno concordato sull’accantonamento del Passante a favore dell’allargamento della Tangenziale. Una decisione giusta ma politicamente difficile, soprattutto per il Sindaco che ancora una volta – e speriamo con successo - si trova a risolvere problemi male impostati e incancreniti ereditati dai suoi predecessori.

Sulla sponda opposta gli ultimi difensori del Passante disegnano scenari catastrofici per la città, che rinunciarebbe ad uno strumento essenziale per lo sviluppo; in realtà l’unica motivazione comprensibile resta il grande bisogno di lavoro che hanno le nostre imprese di costruzione, ma si può facilmente obiettare che la soluzione alternativa si può avviare più rapidamente e consente di usare le risorse disponibili anche per molte opere minori, con maggiore possibilità di impiego di forze locali. Si può anche capire che chi ha voluto questa opera tema di essere accusato di incoerenza o di aver speso per tanti progetti inutili. Un’altra motivazione, anch’essa comprensibile ma meno accettabile, sarebbe quella di chi aveva comprato aree nelle zone interessate dal Passante per fare un po’ di speculazione, come si usava nei bei tempi andati.

Tuo
Carlo Monti

Bologna, 15.12.2015