

UN RITORNO al futuro. O la rivincita del passato. Cinquantadue anni dopo essere stato mandato in pensione, riecco il tram. Meglio tardi che mai. «Passare dal ferro alla gomma fu poco lungimirante, oggi poniamo riparo», esulta l'assessore alla Mobilità Andrea Colombo. L'idea, in realtà, non è nuova: collegare la stazione ferroviaria a Fico attraverso un mezzo che utilizzi il corridoio della linea di cintura dove già corrono le rotaie che Ferrovie utilizza per il proprio traffico merci. Qualche anno fa ci aveva già pensato Giacomo Venturi, all'epoca vicepresidente della Provincia, e da lì sarebbe dovuta passare la linea 6 del Servizio ferroviario metropolitano.

QUELLA del tram era anche una delle ipotesi contenute nell'istruttoria voluta dal sindaco Virginio Merola per studiare un collegamento con la cittadella dell'alimentare in via di realizzazione al Caab. La scelta manda definitivamente in archivio l'ipotesi di prolungare il tracciato del People Mover. «Non è possibile: è, e deve restare, un collegamento veloce tra stazione e aeroporto», mette in chiaro Merola, a muso duro: «Ipotizzarne un prolungamento non ha senso, si tratta solo di una suggestione di presidenti di partecipate nominati dal Comune che farebbero bene a prenderne atto».

IL tram partirebbe da via Carracci costeggiando il binario merci e fermandosi in luoghi chiave come il Cnr, con la nuova sede dell'Università al Navile, il Tecnopolo, la Fiera, la Regione e il Pilastro: «A fianco dell'attuale linea, c'è una zona di sedime che permette un affiancamento per un mezzo adeguato a questo tipo di trasporto», spiegano Merola e Colombo. Il primo cittadino assicura che l'inchiesta sul People Mover non c'entra con questa decisione: «Abbiamo piena fiducia nella magistratura. Farà la fine del Civis? Speriamo di no, abbiamo fatto tutto in regola».

PIUTTOSTO, è il ferro che diventerà il cardine della futura città metropolitana: «Il Sistema ferroviario sarà l'impianto dirimente dell'intera infrastruttura della Metropoli», chiarisce Merola, che ipotizza anche un collegamento analogo verso i Prati di Caprara, dove è previsto un nuovo parco e insediamenti abitativi.

L'ultima corsa di un tram bolognese è datata 3 novembre 1963, dopo quasi 60 anni di servizio. A regime le linee erano 20, che vennero progressivamente dismesse a partire dalla fine degli anni Cinquanta a causa dei costi elevati di gestione.

Federico Del Prete