



Traffico, il centro colabrodo è un boomerang per la giunta

I vincitori del 2004 hanno perso una sfida cruciale

di **CESARE SUGHI**

DICE: forse che ti meravigli della valanga di permessi con cui si può forzare il blocco di Sirio e Rita? Forse non è sempre stato così, forse che sotto il contrassegno di disabile si nascondono automobilisti dal corpo atletico e scattante? Dico: la meraviglia c'entra poco, conta invece il fatto che mentre da Palazzo d'Accursio (via intervista all'«Unità») giunge l'affermazione (molto lecita) che «gli amministratori hanno scadenze precise da rispettare, devono rispondere davanti agli elettori e sono chiamati a decidere», mentre dunque si sottolinea che, nella nostra città come in tutte, l'azione del sindaco corre lungo il filo della sintonia tra i programmi annunciati e le decisioni assunte, una delle sfide cruciali del governo di Bologna lanciate dal vincitore del 2004 sta tornando indietro come un boomerang. Nel documento di mandato si legge, al capitolo 'Bologna città dell'ambiente': «Il sistema attuale di mobilità congestiona gravemente il traffico rendendo la città a tratti invivibile, producendo dati drammatici sull'inquinamento atmosferico e acustico». Parole nobili, intenti gloriosi, cruccio che tormenta la nostra città dal 17 giugno 1984, quando, in coincidenza con le elezioni europee, fu anche approvata largamente la proposta di chiusura del centro storico alle auto. Poi rinvitata, poi disattesa, poi dannatamente complicata dall'aumento esponenziale della circolazione.

ADESSO, sulla base dei dati dei vigili, si scopre che davvero non è stata scelta, in questi ultimissimi anni, la via del ridisegno della mobilità urbana e che, nell'ottica di vertenza sindacale con la città che caratterizza chi la

governa (le vertenze, prima o poi, si risolvono in qualche modo), si è preferita la strada degli interventi settoriali,

dei rattoppi, delle scuciture e ricuciture, piuttosto che di un tessuto omogeneo. Chiudi qua, apri là, limita qui, apri varchi lì. Non scriteriatamente, intendiamoci bene, ma con il pensiero utopistico che, in questo modo, il puzzle si sarebbe sistemato prima o poi da solo. Illusione, ovvio.

ALLORCHE' fu pubblicato il famoso report di Legambiente sull'ecosistema urbano per il 2007, si notò poco che Bologna (54 auto su 100 abitanti) risultava sì 12^a per metri quadri di area a traffico limitato per ogni cittadino, ma solo 37^a per i metri quadrati pedonalizzati, pari a 0,24 per abitante, ossia meno della media nazionale. La città non ha un'isola pedonale, un percorso completo, 'circolare', né per l'arte, né per lo shopping, né per il turismo. Scelta la via improba delle Zil - laddove l'alternativa realistica è, almeno progettualmente, con tutti i supporti e le infrastrutture necessari tra centro aperto o centro chiuso - il traffico dei permessi diventa una conseguenza ovvia. Chiunque passi, nelle ore e nei giorni di punta, all'incrocio Rizzoli-Indipendenza, o percorra via Ugo Bassi tra Malpighi e San Felice, ha la percezione diretta, inconfutabile che la città dentro le vecchie mura è zeppa di macchine, di moto, di scooter

e scooteroni, di autobus giganteschi. Lo credo bene, se l'aggiornamento delle regole è così largamente possibile. Solo per questo possiamo non meravigliarci della compravendita - diciamo così - dei permessi di accesso o del fatto che gli oltre 8mila pass per disabili 'coprono' qualcosa come 21mila targhe. Che è un bel modo per garantirsi l'impunità agli occhi di Sirio. I soliti furbastrì. E solo per questo possiamo non stupirci che, acquistando e cumulando i permessi giornalieri posti in vendita dall'Atc e dalla polizia municipale, ci si possa costruire una libertà di circolazione di 4 settimane al mese pagando un'ottantina di euro. Ma per il resto, a meno di non chiudere il discorso con la promessa di controlli che non ci saranno o inveendo contro i soliti finti handicappati, c'è da meravigliarsi molto, anzi da sbalordire, di fronte alla tenacia (o alla baldanzosità) con cui si vuol far passare l'annuncio di decisioni per capacità decisionale, e la pratica del rammendo della viabilità per un modello di realismo e di sistema. Parlare è più facile che agire, forse. Ma la parola che non è azione è chiacchiericcio. O illusione per sé e per gli altri.