

Con tutte le riserve del caso.

da La Repubblica di oggi 31 luglio traggio la seguente notizia:

[...] nel 1900 il 13 per cento delle persone che aveva raggiunto i 65 anni poteva aspettarsi di compierne 85. Oggi circa la metà delle persone che hanno raggiunto i 65 anni può aspettarsi di vivere così a lungo.

Il dato è relativo agli Stati Uniti; ma ad occhio non sembra differente dalla situazione dell'Europa occidentale e in particolare di Bologna.

Con tutte le riserve del caso, mi permetto di riportare questo dato all'interno di un contesto locale e differente da quello che lo ha generato. Mi riferisco al dibattito bolognese sul metrò.

Nel 1904, anno d'inaugurazione della metropolitana di New-York, di vecchietti ultrasettantenni da quelle parti ce n'erano pochi e il nuovo mezzo di trasporto ben si attagliava alle performances fisiche della stragrande maggioranza degli utenti. Chi oggi sale su uno dei treni sotterranei anche se di ultima generazione in una grande capitale europea, facilmente si rende conto che, per usare pienamente quel mezzo di trasporto, bisogna essere in una discreta forma fisica. E' necessario essere scattanti al momento della salita o della discesa; si deve essere in grado di sopportare lo stress dell'affollamento nelle ore di punta; bisogna saper mantenere l'equilibrio quando non si trova posto a sedere. Situazioni, queste ed altre, non proprio tipiche delle persone fra i 65 e gli 85 anni, le quali - dice la ricerca - erano poche un secolo fa, mentre sono molte di più oggi. E non solo. Nel 1904 mancavano ancora cinque anni alla messa in commercio del modello T di Ford, l'auto che avrebbe iniziato la rivoluzione automobilistica nei trasporti di massa. E dunque a prendere la metropolitana erano quelle persone che nel mezzo secolo successivo si sarebbero quasi interamente convertite all'auto, lasciando ai mezzi pubblici un ruolo psicologicamente suppletivo nella grande mobilità.

Oggi, osservando la nostra città, possiamo dire che, per quanto ci si sforzi di invocare la necessità di usare il mezzo pubblico per tutta una serie di ragioni che vanno dall'economia (risorse energetiche) all'ecologia (inquinamento atmosferico), l'"homo rotatus" contende all'"homo pedes" l'occupazione dell'habitat.

Se non si fosse verificata la modifica descritta nella ricerca americana, oggi i mezzi pubblici girerebbero praticamente vuoti, in quanto la patente di guida per un diciottenne batte per importanza il diploma di maturità.

Dove le metropolitane hanno cominciato ad essere costruite un secolo fa, il loro sviluppo si è intersecato - è proprio il caso di dirlo - con quello della società e della città; per cui oggi è impensabile, anche per i critici più severi, ridurre portata e funzione delle reti sotterranee e di superficie nelle grandi metropoli.

Ma che fare oggi in una città medio/piccola come Bologna, con vocazioni egemoniche su una più vasta area metropolitana che in ogni caso non consente raffronti con la Région Parisienne?

Qui da noi metropolitane non ci sono mai state. C'era, fino agli anni '60, una bella rete di tram su rotaia e di filobus che un tardivo ipermodernismo - di cui furono preda le amministrazioni - ha improvvidamente smantellato, salvo poi dar vita a nostalgie e rimpianti.

C'erano - e ci sono ancora - chilometri e chilometri di strada ferrata attorno alla città, a dar corpo all'idea diffusa su tutto il territorio nazionale di una Bologna capitale ferroviaria del paese.

Ci sono poi le risorse intellettuali e tecnologiche che consentono di affrontare questo problema senza riesumare soluzioni ottocentesche, come la ferrovia sopraelevata.

Eppure, se storicamente dietro ogni idea di "grande opera" si è sempre intravisto un "grande futuro" - vedere la costruzione della ferrovia o dei grandi trafori alpini nell'Italia del XIX secolo -, oggi dietro la stessa espressione un grande futuro non si vede. Anzi, nel migliore dei casi, la sensazione è che si debba pedalare parecchio per rimanere fermi.

Provo ad immaginarmi fra vent'anni, quando l'età mi avrà regalato un po' più d'esperienza ma anche un po' più d'acciacchi.

Ipotizzando che per quel tempo Bologna disponga di tre linee di metropolitana, due people movers, un certo numero di Civis e qualche tapis roulant, non è che, impacciato nei movimenti

dall'età, dovrò prendere un costosissimo taxi per andare all'ASL per le inevitabili incombenze?

E se invece in vent'anni non avremo fatto che parole e i suddetti gadgets rimanessero sulla carta, che fare, se non prendere ancora quel taxi?

So che nella mia fascia di età ci sono l'80% degli amministratori attualmente in carica a Bologna e quindi chiedo loro che si fermino un momentino a pensare.

D'ora in avanti, molta gente sarà costretta a non andare più in auto per ragioni anagrafiche. Sempre per ragioni anagrafiche altri, un po' più giovani, abbandoneranno bici e moto. Sarà - diciamo saremo - gente che dovrà spostarsi usando il mezzo pubblico. Ed è chiaro che gli standard di quest'ultimo, se progettiamo il futuro, dovranno essere basati sull'accessibilità, sull'usabilità, diciamolo pure! Sulla comodità...

E non capisco proprio come a Bologna, dove di risorse potenziali non mancano, si stabiliscano ordini di priorità che con questi parametri hanno pochissimo a che vedere.

Detto a Cofferati, Draghetti ed Errani.

Carlo Loiodice