

QUELLA VARIANTE NON S'HA DA FARE

Dopo mezzo secolo di tormenti, Lione ha deciso di declassare il tratto autostradale che l'attraversa (lo chiamano balafre, cioè sfregio) in percorso urbano, spostandolo ben fuori la città. La decisione del sindaco Gérard Collomb è stata accolta dall'euforia generale. «Tutte le volte che vado all'estero e incontro i miei colleghi sindaci delle grandi metropoli europee», ha spiegato, «l'immagine che hanno di Lione è l'ingorgo in autostrada all'interno della città. Non può andare avanti così».

In effetti, le sei corsie della A6 più le sei della A7, nei 15 chilometri in piena città, generano ingorghi continui, che ammorzano l'aria e avvelenano tutto sotto un'incredibile coltre di smog, in particolare all'altezza della stazione ferroviaria di Perrache.

Perché se ne parla qui? Perché in Italia, a Bologna, sta per accadere l'esatto contrario. Tutti sanno che il nodo del capoluogo emiliano è cruciale per la mobilità nazionale. Chi parte da Amburgo e scende a Palermo passa di lì, e così chi proviene dall'Est Europa e vuole andare a sud oppure a ovest. E viceversa, naturalmente.

Orbene, dopo 15 anni di rinvii, finalmente era arrivato il via libera a una variante autostradale al largo della città, indispensabile per saltare l'ingorgo continuo che è quotidiano sulla tangenziale e cronico nel tratto a pagamento, quando al traffico legato al lavoro si accavalla quello dei vacanzieri.

Avete presente la soluzione che ha liberato Mestre, dove si stava in coda per ore? Un tratto di autostrada al largo della città che ha risolto all'istante tutti i problemi.

Ecco, a Bologna doveva accadere lo stesso già da inizio anni 2000, ma si sa come vanno queste cose: un primo progetto bocciato, poi un secondo bocciato, quindi un via libera dell'Unione Europea e, infine, un terzo percorso che, a fine 2015, pareva aver messo d'accordo tutti. Evviva.

Macché. Il nuovo nastro d'asfalto disturbava la potente lobby degli agricoltori e alcuni sindaci dell'hinterland non potevano averli contro. Il primo cittadino di Bologna, Virginio Merola, già festeggiava, ma non aveva fatto i conti con la politica, che è una brutta bestia, ostica da maneggiare anche per quelli di lungo corso. In particolare, Irene Priolo, primo cittadino di Calderara di Reno, che, oltre a essere esageratamente sovrapposta, punta anche a far carriera, si è mes-



sa di mezzo complicando ogni cosa, tanto da costringere Merola a una clamorosa giravolta: era sempre stato per il sì, ma sul più bello si è schierato per il no.

Morale, adesso Bologna si propone per diventare come la vecchia Lione: attraversata da 12 corsie che s'infilano tra le case esistenti, alla faccia di chi ci abita e che vede già adesso il valore degli appartamenti dimezzarsi, oltre che la salute andare a pallino.

Follia? Certo che lo è. Perché quando tutti provano a liberare i grandi centri urbani dal traffico, uno dei gangli vitali della circolazione nazionale e transnazionale fa l'inverso. Altro che Islanda che batte l'Inghilterra agli Europei di calcio, qui siamo a Calderara di Reno che batte l'Europa. Più contro logica di così...

Carlo Cavicchi
[Twitter@cavicchi4R](https://twitter.com/cavicchi4R)

→ Il progetto di ampliamento dell'accoppiata tangenziale-autostrada, che condanna Bologna a conservare in eterno il corridoio di traffico interno alla città

