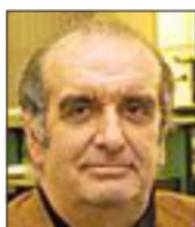


CATTIVI PENSIERI**QUANTI ANNUNCI
RIMASTI SENZA SEGUITO**di
CESARE SUGHI

MA CHE COSA c'è dietro alla grandinata di multe abbattutasi sulle Due Torri nei primi sei mesi dell'anno, portandoci a ruota di Milano ma consegnandoci il record assoluto degli incassi per il Comune (oltre 18 milioni, con un aumento di più del 15% rispetto al 2015), al cospetto di una netta diminuzione in tutta Italia? Le risposte che corrono sono note e ovvie: vigili troppo severi, amministrazione avida, volontà di scoraggiare l'uso dell'auto, conducenti non irreprensibili.

Tutte ipotesi con una fetta di verità ciascuna. Ma a grattare un po', spuntano altre tracce inattese. Poiché si tratta di sanzioni rivolte tutte o quasi al traffico privato, si dovrà ammettere che nella Bologna dei fantasmagorici T-days e dell'inno ai ciclisti e alla pedonalizzazione, macchine e motorini restano un problema molto serio. Perché capita sì che violino i varchi elettronici, i semafori o si piazzino in doppia fila. Ma, dall'altra parte, c'è un servizio pubblico che non si modernizza e viaggia su bisonti non proponibili in via Rizzoli, con un concetto di mobilità tutto fissato sulla vecchia idea zangheriana (imposta contro il suo predecessore Fanti, e l'intuizione di una Bologna 2 da far crescere sulla direttrice Fiera-Stalingrado) di una città a misura di mura.

DI QUALE Città Metropolitana cianciamo? Non bastava l'afflusso di turisti ad ammirare la città nei weekend senza traffico? Evidentemente no. C'era da agire sulla pesantissima quotidianità del traffico. C'era da riflettere sull'aumento matematico dell'uso dell'auto. E senza richiamarsi alle celebri teorie dell'economista e filosofo francese Serge Latouche sulla crescita zero e il bluff dello sviluppo sostenibile, c'era da interrogarsi sulla ricerca di un'impostazione diversa. Che puntasse dritto sul ferro contro la gomma. Che mettesse al primo posto la rete della ferrovia metropolitana, in una città dove se devi andare da Bologna a Castenaso ti occorre un biglietto più costoso rispetto a quello urbano (c'è da sbellicarsi).

Che costruisse un sistema non di pezzi (Emilio Crealis più People Mover più tram per Fico ecc.) ma di connessioni. Chi conosca Monaco di Baviera – da quasi un milione e mezzo di abitanti – sa come si muova grazie a una metropolitana che ne collega automaticamente ogni quartiere. Qui, e penso al Passante di Mezzo o di Sopra o di Sotto, si va avanti come per i campi di raccolta dei profughi del Nordafrica: si parte con l'accoglierne cinquecento, e più il campo si allarga e si amplia, più ci si accorge che è insufficiente.

Così è per il passante, dettato da un'esigenza di sovraccarico automobilistico (e dal dominio maledetto dei tir) anziché avviare, all'europea, un disegno strategico alternativo. Fra dieci anni saremo da capo, a dover estendere un'opera che ora ci pare insuperabile. E poi, davvero il cuore di ogni problema starebbe nelle corsie preferenziali? Scherziamo?

Infrastruttura, dunque sono. È il verbo dei sindaci. Gireranno l'economia e i posti di lavoro. Ma l'infrastruttura fisica funziona quando corrisponde a infrastrutture sociali senza buchi, ai bisogni di vita della comunità. Dove si aspettano da tempo notizie dell'ex Staveco, dell'insediamento del Lazzaretto, del Tecnopolo, del recupero delle caserme dismesse, di Villa Sahus, mentre svanisce l'idea di fare case all'ex mercato Navile. Non ci sono multe per queste distrazioni. C'è solo, in chi prova di capire, la sensazione di avere di fronte un muro. Di gomma per pneumatici, naturalmente.