

Muoversi in città, poter raggiungere altri luoghi, diversi da quello dove viviamo, per trovarsi con amici o parenti, per andare al lavoro o accompagnare i figli o i nipoti a scuola, per andare al cinema, a teatro o al museo, per fare compere o più semplicemente per vedere posti nuovi, senza meta, rappresenta un diritto ed un fattore di libertà, che va garantito a chiunque, indipendentemente dalle sue condizioni fisiche od economiche. Ciò che non può essere garantita è la libertà di usare, sempre e dovunque, il mezzo di trasporto che si desidera, questo non per un'astratta volontà autoritaria ma come conseguenza dei limiti posti alla mobilità (ed alla sosta) dal tessuto urbanistico del centro storico (ma non solo) di una città come Bologna.

Lo spazio a disposizione è limitato e ciò richiede, proprio per garantire la libertà collettiva ed il diritto generale alla mobilità, l'imposizione di regole e vincoli alla libertà (o anarchia) individuale. Solo in tal modo si possono perseguire anche obiettivi e finalità di tutela dell'ambiente e della salute (contro l'inquinamento dell'aria ed il rumore) e di risparmio energetico, oltre che di sicurezza.

Si parla molto (fin troppo, spesso in maniera inconcludente) di grandi infrastrutture come il Metrò, il People Mover, il Cavis, che rispondono ad esigenze di mobilità collettiva importanti ma tutto sommato circoscritte ad alcuni collegamenti, ma lo strumento ordinario al quale sono affidate le strategie per garantire il diritto alla mobilità è il **Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)**, approvato dal Consiglio comunale nel luglio 2007 che definisce le azioni da compiere entro il 2010.

Ci troviamo pertanto nella fase conclusiva di efficacia del Piano ed uno dei compiti del Consiglio comunale, che a causa del suo scioglimento sarà impossibilitato a farlo, sarebbe quello di verificare i risultati conseguiti e, su tale base, definire le caratteristiche di un futuro PGTU.

Mi pare utile, fatta questa premessa, richiamare sinteticamente gli obiettivi del PGTU e le azioni principali previste per conseguirli.

Sotto il profilo della **mobilità sostenibile** l'obiettivo fondamentale è quello (in termini tecnici) della "diversione modale" cioè fare in modo che si realizzi un'apprezzabile diminuzione del ricorso al mezzo motorizzato privato (moto e soprattutto auto) a favore dell'uso della bici e del trasporto pubblico locale.

Sotto il profilo della **sicurezza** l'obiettivo è quello di dimezzare nel decennio 2000- 2010 il numero dei feriti e dei morti causati da incidenti stradali.

Per raggiungere il primo dei due obiettivi sono in atto da tempo una serie di misure che puntano a disincentivare l'uso del mezzo privato, soprattutto per raggiungere il centro storico e per sostarvi.

Il sistema **SIRIO** che limita gli accessi alla ZTL (Zona a traffico limitato) ha dato buoni risultati (5 milioni di ingressi in meno all'anno) e va difeso dai ricorrenti attacchi di commercianti miopi e sprovveduti, anche perchè esso prevede le necessarie flessibilità per permettere a chi ha comunque necessità di raggiungere il centro in auto di farlo, al sabato o con parcheggio in autorimesse private, o acquistando un permesso a pagamento.

Va segnalata l' ancor più drastica limitazione nella cosiddetta T (Rizzoli, Ugo Bassi, Indipendenza) che è giustificata oltre che da esigenze particolari di tutela (ricordate le file ed i caroselli, serali e notturni ?) dalla necessità d'impedire un attraversamento diametrale del centro di cui è difficile cogliere la necessità. Allo stesso scopo rispondeva la corsia RITA di via Farini, di recente inopinatamente soppressa. Anche i residenti e gli autorizzati ad entrare in centro dovrebbero poterlo fare solo per raggiungere il luogo che giustifica il loro diritto, senza che questo dia la possibilità di scorazzare indiscriminatamente entro il perimetro delle mura cittadine.

Va piuttosto rivisto con il massimo rigore il sistema dei **permessi rilasciati**, in particolare quelli ai disabili, che danno luogo ad abusi inaccettabili.

Anche le corsie preferenziali per bus (in alcuni casi presidiate dalle telecamere **RITA**) limitando il passaggio dei mezzi privati, rendono più scorrevole ed affidabile il trasporto pubblico. Ricordo, con le medesime finalità, l'introduzione di **SCOUT**, mezzo che fotografa e multa le auto ferme in doppia fila lungo il percorso della linea 14.

Le **pedonalizzazioni**, totali come quella di via D'Azeglio, o parziali, come le altre (zona Universitaria, Quadrilatero, piazza S.Stefano ecc.) che consentono l'accesso ai soli residenti, andrebbero ulteriormente incoraggiate, per rendere più vivibili i punti più caratteristici della città storica.

In effetti, se si guarda ai numeri, a Bologna le autovetture private sono in leggero calo e, soprattutto, sempre meno inquinanti, effetto questo del miglioramento tecnologico e del naturale ricambio del parco veicolare, accelerato peraltro dai **provvedimenti di limitazione alla circolazione** che entrano in vigore, da diversi anni, da ottobre a marzo.

Un effetto della limitazione posta alla circolazione delle auto è stato l'aumento nell'utilizzo dei **motoveicoli** che presentano certamente, anche ai fini della sosta, un migliore rapporto trasportati/ingombro. Anche le moto tuttavia producono inquinamento atmosferico ed acustico ed il PGTU prevede misure progressive di limitazione (certamente impopolari e che sarà la nuova amministrazione a dover decidere di applicare) a partire dalla T e dai mezzi non ecocompatibili.

Sarebbe lungo il discorso sulla politica della **sosta e dei parcheggi**. Mi limiterò a dire che essa non risponde (come accusano i fautori della liberalizzazione-fluidificazione) all'esigenza di "fare cassa" ma alla necessità di privilegiare i residenti e di favorire la rotazione nella sosta. Anche le tariffe dei parcheggi sono modulate in ragione della diversa funzione attribuita a ciascuno di essi (pertinenziali, d' interscambio, di attestamento ecc.) e con attenzione a facilitare, fino in alcuni casi alla gratuità, le formule auto+bus o bici+bus. Andrebbe anche sfatato il teorema: "a Bologna mancano i parcheggi". In realtà, per evidenti ragioni di spazio, non è possibile trovare posto per l'auto sempre e dovunque, magari anche gratis. I numeri dicono che i parcheggi anche limitrofi al centro storico, non sono quasi mai completi, anche se una carenza esiste, soprattutto nella zona sud della città.

Altro tema cruciale è quello dell'ottimizzazione del **trasporto merci**, incentivando, con misure appropriate (costo degli

accessi, facilitazione della sosta) il miglioramento delle flotte dedicate e della logistica, evitando la polverizzazione dei vettori.

Strumento importante per la riduzione del traffico privato e la valorizzazione del trasporto pubblico è l'insieme delle misure di **“mobility management”**: si tratta, in tutte le aziende e le scuole di una certa dimensione, di fare un piano degli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola degli addetti, cercando appunto di favorire tale obiettivo promuovendo il **“car-pooling”** (la stessa vettura trasporta più lavoratori che abitano sullo stesso percorso) ed abbonamenti a prezzo scontato ai mezzi di trasporto (bus o treno).

Merita attenzione anche il **“car-sharing”** (auto a noleggio che godono di particolari agevolazioni nella sosta, nell'accesso al centro e addirittura nel percorso delle corsie preferenziali).

Un capitolo a parte meriterebbe la valorizzazione della **mobilità ciclabile**, non soltanto attraverso una rete di efficienti piste ciclabili senza discontinuità, dalla periferia al centro, ma anche con servizi dedicati (trasporto bici sul trasporto pubblico, “bike-sharing”, campagne di comunicazione ecc.).

Per concludere un cenno alle misure a favore della **sicurezza stradale**. Negli ultimi anni l'incidentalità è diminuita, mentre il numero dei feriti e dei morti presenta ancora oscillazioni da un anno all'altro, pur all'interno di una tendenziale riduzione. Ma molto resta da fare, soprattutto sul versante dell'educazione e del rispetto delle regole. Si assiste ancora a comportamenti imprudenti, di cui restano vittime soprattutto i soggetti deboli (pedoni e ciclisti) i quali, a loro volta, sovente non rispettano le norme del codice. Alcune azioni, come l'aumento delle **rotatorie** (peraltro ancora insicure per pedoni e ciclisti), il **controllo del passaggio con il rosso** in alcuni incroci pericolosi, le zone **30 Km** ed i **percorsi sicuri casa-scuola**, hanno dato un contributo positivo, ma molta strada resta ancora da compiere.

Questa in estrema sintesi, la situazione del “muoversi in città”, una situazione che presenta, come visto, luci ed ombre, sulla quale si misura il nostro grado di civiltà.

Paolo NATALI