

Mi state dicendo che non potrò più uscire di casa?

Caro consigliere Paolo Natali, faccio parte di una minoranza di cittadini, anzi due: quella dei non vedenti, che non possono guidare, senza far danno, mezzi a due o più ruote, e quella di coloro che alle ultime elezioni non hanno dato il voto al Partito Democratico. In tal veste, le scrivo per dirle tutto il mio sconcerto provato nel leggere l'articolo su Repubblica di oggi – 22 settembre – in cui si dà spazio alle sue vedute su quella che lei ruffianamente, pardon eufemisticamente, chiama «mobilità dolce». Sono un pedone. Pedone obbligato, se vuole. Ma negli anni ho imparato anche alcuni vantaggi della cosa. Uno è che, camminando a piedi, si salutano le persone e si viene salutati e invitati per un caffè (in macchina no). Un altro è che si risparmia due volte: sulla benzina e sulla palestra. Un altro ancora è che a Bologna, su certi tragitti, se la strada è sgombra e senza ostacoli o buche, si fa persino prima a piedi che in autobus, al lordo del tempo per raggiungere la fermata e successivamente la meta. E badi che questo glielo sta dicendo una persona con handicap visivo. Anni fa, visitando Amsterdam, rimasi esaltato dalla disposizione delle grandi strade fiancheggiate dai canali: marciapiede per i pedoni, pista ciclabile, pista per le auto, cordolo con rotaie del tram. Impossibile, per via di cordoli e paracarri, invadere sedi non destinate al singolo uso. I semafori erano sincronizzati sui tram, il che ne faceva il mezzo di gran lunga preferibile sui percorsi cittadini, grazie anche ad una strabiliante frequenza. E' evidente che tutto questo non era stato progettato tenendo conto dei disabili. Ma sta di fatto che non era nemmeno progettato per superman e sboroni d'ogni fatta, con esclusione di poveretti e sfigati...

Prendiamo invece la sua proposta: «Bologna ha aderito alla 'Carta di Bruxelles' che prevede di arrivare al 15% di mobilità ciclabile entro il 2020 - spiega Natali - «ma oggi siamo solo al 7% e per incrementare credo che non basti aumentare il numero e la lunghezza delle piste ciclabili [beh, insomma! – n.d.r.], ma sia anche necessario ripensare la mobilità 'dolce'» (La Repubblica).

La formulazione è inappuntabile sul piano retorico: c'è l'Europa, c'è il 2020, c'è quell'aggettivo "dolce", che piace tanto all'ala romantica degli ambientalisti. Ma tutto questo, se mi consente, sa tanto di unilateralismo: uno vede quello che gli interessa politicamente in questo momento, e del resto non mette conto parlare.

Parliamone, invece. C'è un motivo per cui i codici della strada impongono di tenere la propria mano nella circolazione? Badi che anche le imbarcazioni in mezzo all'oceano sono obbligate a tenere una mano rispetto a chi procede in senso inverso; e lì dello spazio non manca di certo! Si tiene la propria mano nel presupposto che, facendo tutti allo stesso modo, si possano escludere certe eventualità e, di conseguenza, si possa dedicare la propria attenzione agli eventi casuali. Come lei m'insegna, accingendosi ad attraversare una strada a senso unico, un conducente si guarderebbe attentamente da un solo lato, nel presupposto che dall'altro non dovrebbe arrivare nessuno. Così il pedone, camminando sul marciapiede, è abbastanza certo di rischiare al massimo una spallata o un pestotto, ma non l'investimento da parte di un mezzo a propulsione.

Detto questo non posso non rimanere allibito dinanzi alla trasformazione che lei fa delle forme egoistico-qualunquistiche di ragionamento in abbozzi di forma giuridica. Cosa dice il ciclista o il motociclista? «Se faccio la preferenziale faccio prima!» Oppure: «Se faccio dieci metri contro mano, mi evito il giro lungo!». Ed eccoci arrivati al paradosso: lei propone di erigere la convenienza individuale a criterio per la norma giuridica. Complimenti da parte della comunità mondiale dei filosofi, per essere riuscito a ribaltare l'etica kantiana: d'ora in poi, non agendo più gli individui in modo da aspirare all'universalizzazione dei propri atti, dovranno agire con gli occhi aperti e il cric a portata di mano... Infatti a quel punto solo l'esibizione della forza, se non proprio il suo uso concreto, potranno risolvere il contenzioso.

Stupefacente è che, mentre qua e là si parla di aree chiuse al traffico, mentre nelle città europee, da lei citate incongruamente, si vede e si tocca con mano una politica della mobilità fondata sull'uso preminente del mezzo pubblico, qui a Bologna vi siate incartati sul Civis, sul metrò e sul People mover, mentre segna il passo il Sistema ferroviario metropolitano. In questa confusione mentale, i

marciapiedi diventano piste ciclabili, i portici piste per city slalom, i cinema parcheggi e i parchi pubblici non so cosa.

E' fin troppo evidente il progetto – magari non intenzionale, ma non ne son certo – di città cattiva, sede di selezione darwiniana; dove è lo scontro e non l'incontro a costituire la ragione sociale.

Caro consigliere Natali, messo nell'impossibilità di poter agire democraticamente (le minoranze numeriche sono perdenti), non mi restano che modi trasversali di reazione. Per esempio questo: le ricordo che fra qualche anno, a causa dell'età, la sua prestanza fisica le verrà meno. E avendo bisogno di girare per la città, subirà in prima persona le conseguenze di un sistema che lei stesso ha contribuito a generare. E se poi, in quella circostanza, condurrà per mano un suo nipotino, farà fatica ad additargli Bologna come la migliore delle città possibili da far vivere a un bimbo.

Si ricreda e si riveda, per favore.

Carlo Loiodice