

# CITTA' **in** COMUNE

Giornale periodico del Gruppo Consiliare dei Democratici con Prodi nel Comune di Bologna

Numero 4 - Ottobre 2001

*Traffico impossibile e inquinamento alle stelle. Oppure va tutto bene?*

## A Bologna c'è **aria** di montagna...

*La salute è a rischio. L'opposizione chiede con forza misure serie, il centrodestra risponde con strafottenza. Comitati di cittadini ricorrono al giudice civile, che dà loro ragione e ordina di provvedere con urgenza. Ma è braccio di ferro, scontro fra poteri, il sindaco rifiuta ogni critica e intromissione. Anzi la giunta insiste a dire che la situazione sta migliorando, e vara il nuovo piano del traffico. Che però non convince nessuno.*

**C**hi di noi non ha un parente, un amico, un vicino che se n'è andato prematuramente con un brutto male?

E chi non ha la sensazione, peraltro suffragata dalle statistiche, che sempre più si muoia di tumore?

Ma dopo averci pensato per un attimo, giriamo pagina e andiamo avanti. In fondo chissà da cosa dipende... Dallo stress? Da Chernobyl? Da qualcosa che respiriamo o che mangiamo?

In realtà sappiamo di fattori di rischio ormai arcinoti, ma non sempre riusciamo a trarre da ciò conclusioni coerenti.

Così anche sapendo che fumare fa male, tanti non riescono a smettere. E pur sapendo che sono da evitarsi gli eccessi alimentari, tanti hanno dei problemi a regolarsi a tavola.

Ora, c'è qualcuno che ci governa che evidentemente pensa che si possa trasferire questo ragionamento anche nell'amministrazione della cosa pubblica.

Così da un lato ci si riempie la bocca con frasi fatte del tipo la salute innanzitutto, poi però si dice che "il diritto alla salute va garantito così come quello alla mobilità". Che in pratica vuol dire: facciamo il minimo indispensabile ma guai a pensare di porre limiti seri al traffico e all'inquinamento.

Le conseguenze di questo modo di pensare e di amministrare sono sotto gli occhi di tutti: Bologna è stritolata da un traffico sempre più caotico (con tanti saluti al diritto alla mobilità) e l'aria è inquinata. Basta fare due passi in certe strade per capire col naso che respiriamo veleno. Ora, credo che sia opportuno dire con chiarezza che ci sono alcuni punti fermi. Primo, c'è una scala di valori: il diritto alla salute viene prima di altri diritti, come quello alla mobilità. Secondo, chi fuma fa del male a se stesso, chi governa in modo tale da non tutelare la salute dei cittadini colpisce un bene di

tutti. Terzo, anche per garantire il diritto alla mobilità occorre una politica del traffico intelligente e con regole chiare che vanno fatte rispettare.

Queste cose noi e tutta l'opposizione - in consiglio comunale e in città - le abbiamo ripetute fino alla noia, ma il sindaco Guazzaloca e la sua maggioranza paiono insensibili. Di solito ci rispondono dicendo che "la sinistra è stata sempre nemica dell'auto privata per scelta ideologica". Con la solita retorica bolsa (Berlusconi insegna) per cui invece di rispondere sul tema basta insultare il tuo avversario dandogli del comunista. C'è da stupirsi di fronte a tutto ciò se alcuni cittadini si organizzano in comitati e arrivano a rivolgersi alla magistratura per vedere tutelato il loro diritto alla salute? È una storia che vogliamo semplicemente raccontare, sulla quale giudicherete da soli. È vero, la città dovrebbe essere governata da chi è stato eletto e

non dai giudici. Ma questa situazione è colpa dei cittadini esasperati riuniti nei comitati di chi, invece di governare per meglio come sarebbe suo dovere fare, lascia che la situazione degeneri e caso mai dichiara che in fondo l'aria non è poi così male? Fra un po' arriveranno a dire che a Bologna si respira aria di montagna...

*Giuseppe Paruc*

### In questo numero:

- 400 cittadini denunciano il Comune per inquinamento: storia, reazioni, commenti
- Il piano urbano del traffico è inadeguato
- Verso la Margherita
- Notizie brevi dalla città e dal consiglio



# Lo scandalo di una denuncia

*La storia di 400 cittadini bolognesi che sono arrivati a fare ricorso al giudice contro il Sindaco e la Giunta per chiedere la tutela del loro diritto alla salute e misure concrete contro l'inquinamento.*

Questa è la storia di centinaia di cittadini che si organizzano in comitati e da esperienze di "quartiere" danno vita ad un movimento cittadino per la tutela del diritto alla salute. E di una Giunta comunale che strumentalizza i dati, si sottrae a un civile confronto, e quando un giudice la condanna, risponde con disprezzo fino all'affermazione del Sindaco Guazzaloca: "Piuttosto vado in galera".

**I comitati e l'inquinamento**  
Il Comitato al Crusèl, coordinato da chi scrive, nasce nel dicembre '99 da un gruppo di residenti nel quartiere Saragozza accomunati dal disagio che tutti avvertivamo nel vivere una situazione che andava sempre più degradandosi negli aspetti essenziali della salute, della socialità e della vivibilità degli spazi comuni. Era evidente la relazione tra queste sofferenze e l'intenso traffico veicolare privato presente nel centro storico, che con l'avvento della Giunta Guazzaloca è ulteriormente aumentato in modo caotico e invasivo.

Trovammo conferma a queste nostre convinzioni nella "Relazione sulla qualità dell'aria nella città di Bologna" del 1999, in cui si attribuiva al traffico veicolare la totale responsabilità dell'inquinamento atmosferico in centro città. In quella relazione i tecnici fornivano indicazioni all'amministrazione comunale per cercare di contenere questo grave problema. Fra esse c'erano: aumento delle aree pedonali, aumento delle piste ciclabili, diminuzione del traffico veicolare privato tramite la ridu-

zione del traffico privato, che invece ha fatto il contrario: ha riaperto al traffico Piazza Aldrovandi e Via Zamboni, ha cancellato la pista ciclabile in via San Felice, ha di fatto aperto il centro al traffico privato riducendo i controlli e aumentando i permessi di accesso.

Eppure i dati erano allarmanti: un peggioramento per quanto riguardava il benzene in alcune strade del centro storico, una media di 67 mcg di polveri fini (PM10) nell'aria della città di Bologna, molto superiore al livello di allarme di 40 mcg previsto dalla Comunità Europea. A questo riguardo per l'Organizzazione Mondiale della Sanità non c'è un minimo innocuo per le polveri fini e il benzene, considerati dannosi anche alle più piccole concentrazioni, e anzi l'OMS ha indicato l'inquinamento tra le principali cause di morte per i bolognesi al di sopra dei 30 anni. La Giunta prese atto di tutto ciò ma (condizionata da interessi economici e pregiudizi ideologici che la sostengono?) arrivò ad affermare in più occasioni che il diritto alla mobilità è equiparabile al diritto alla salute.

Intanto vari comitati e associazioni cittadine si erano incontrati per organizzare le "Domeniche senz'auto". Convinti che il solo diritto alla salute è primario, insieme al Comitato Iperput-Santo Stefano (nato anni prima per la difesa della pedonalizzazione di Piazza Aldrovandi e coordinato da Pietro Tagliati) e al Comitato Piazza Verdi (condotto da Otello Ciavatti che da anni si occupava soprattutto di problemi di sicurezza), promuovemmo una raccolta di fir-

me. Il ricorso al tribunale Alla fine raccogliemmo oltre 400 firme di cittadini che denunciarono la Giunta comunale sia per le colpevoli mancanze del Sindaco, massima autorità responsabile della salute dei suoi cittadini, che per le inottemperanze al decreto Ronchi, entrato in vigore nell'aprile '99, che obbliga ad interventi strutturali per abbattere le fonti d'inquinamento quando questo supera i livelli d'allarme. Ci affiancarono in questa battaglia gli avvocati Valerio Cerritelli e Giovanna Buttazzo. Decidemmo per il Tribunale civile perché ritenevamo necessario un provvedimento d'urgenza contro una situazione che continuava (e continua) a causare danni irreparabili alla salute dei cittadini.

La Giunta del Comune di Bologna adottò solo a partire dal febbraio 2000 misure talmente blande che gli stessi tecnici comunali le definirono insufficienti. Il fallimento di queste misure è purtroppo sotto gli occhi di tutti coloro che si avventurano nel centro di Bologna: traffico caotico e aria irrespirabile.

Nel marzo 2000 iniziò il processo di fronte al giudice civile Bruno Ciccone. L'atteggiamento processuale della Giunta Guazzaloca è stato fin dall'inizio protervo e sprezzante, teso a sottrarsi in tutti i modi ad un giudizio sul suo operato. Prima ha cercato di ricusare il giudice per illegittimità. Poi non ha riconosciuto il lavoro dei suoi stessi tecnici comunali, cioè le Relazioni sulla qualità dell'aria, obbligando così il giudice a nominare dei periti che formulassero

circa 20.000 pagine di documenti poco o nulla attinenti all'oggetto. Addirittura l'assessore Pellizzer ha portato un provvedimento firmato ad hoc 10 giorni prima dell'udienza pur ritardare il giudizio.

Col suo atteggiamento la Giunta Guazzaloca ha fatto, riteniamo intenzionalmente, lievitare all'inverosimile i costi del giudizio, poiché in prima istanza erano a nostro carico. Per la metà del lavoro fatto i periti del giudice ci hanno chiesto oltre 11 milioni. Abbiamo dovuto indovinarci con una banca per il fronte all'immediato e ora stiamo mobilitando per raccogliere i fondi necessari: molte sono state le sottoscrizioni, e l'altro abbiamo organizzato alcune feste in cui molti artisti bolognesi sensibili al tema dell'inquinamento ci hanno aiutato e sottoscritto il nostro ricorso.

**L'ordinanza del giudice**  
Nonostante l'ostruzione della Giunta Guazzaloca, il giudizio del giudice Ciccone è arrivato il 12 luglio 2001, giungendo a conclusioni molto importanti, gran parte coincidenti con quelle dei cittadini e dei comitati. In prima istanza i periti del giudice hanno concluso che l'inquinamento nel centro di Bologna è una vera emergenza come tale va affrontata. Le loro conclusioni possono essere così riassunte:

- l'inquinamento prodotto all'interno del centro di Bologna deriva sostanzialmente dalla circolazione veicolare;
- esaminati gli studi epidemiologici e la più recente letteratura scientifica in materia può concludere che l'inqui-

## TRAFFICO E INQUINAMENTO A BOLOGNA

durre conseguenze dannose sulla salute degli abitanti;

- gli inquinanti che non hanno rispettato la normativa sono il benzene, le polveri fini (PM10), l'ozono e gli idrocarburi policiclici aromatici;
- alcuni inquinanti hanno un trend in aumento, a dimostrazione della inefficacia dei provvedimenti assunti.

Il giudice afferma in sostanza che il diritto ad un ambiente salubre deve essere garantito ai cittadini, anche dove esso dovesse comportare un qualche sacrificio ad altri beni, pure costituzionalmente tutelati, come il diritto alla mobilità, o quello di libera iniziativa economica che deve sempre essere esercitata tenuto conto e nel rispetto dei diritti della persona.

La sentenza sancisce che il diritto alla salute viene prima di ogni altro diritto, e che nemmeno chi è espressione della sovranità popolare può sottrarsi a tale vincolo nel gestire la cosa pubblica. Cosicché laddove con la propria azione (o non azione) un sindaco metta in pericolo il diritto alla salute dei cittadini, rifacendosi alla giurisprudenza più sensibile ai temi costituzionali, ben può il giudice intervenire con provvedimenti atti a ripristinare il diritto violato: si tratta di un'affermazione di grande importanza.

Inoltre il giudice ritiene che "il rispetto dei limiti di legge per i livelli di concentrazione delle

single sostanze inquinanti nell'aria non annulla completamente il rischio di danno alla salute". Affermazione in sintonia con quelle fatte dai tecnici del Comune, i quali nella Relazione della qualità dell'aria del 2000 hanno parlato di mutagenesi, che sta a significare che mentre sono noti gli effetti negativi dei singoli inquinanti sulla salute umana, ancora sono ignoti gli effetti dell'insieme degli inquinanti, dove anche sostanze ritenute singolarmente innocue potrebbero avere effetti nocivi se miscelate con altri prodotti.

Cosa vuol dire, allora? Bisogna forse fermare il progresso tecnico perché ci sono sconosciuti i suoi effetti sull'uomo? Non certo questo: occorre però, in ogni scelta destinata a modificare l'ambiente in cui viviamo, adottare un principio di precauzione, per il quale se quella scelta non è obbligata, e non se ne conoscono gli effetti, non bisogna adottarla. Si pensi ad esempio all'amianto, che fino a qualche anno fa era utilizzato senza limiti, e del quale solo dopo si sono conosciuti i terribili effetti cancerogeni (una sola fibra ingerita, a distanza di anni, è sufficiente a provocare la morte di una persona).

La scelta radicale da compiere, indicata da tutti i tecnici e dal giudice nella propria ordinanza, è quindi quella della riduzione al minimo di tutti i fattori di ri-

schio, ossia di tutte le sorgenti inquinanti, in particolare nel centro storico dove l'effetto canyon provocato dalle vie strette e dai portici induce ad una particolare concentrazione degli inquinanti ed in generale dei prodotti di scarico.

Le misure previste dal giudice:

- interdizione ai veicoli non catalizzati: estendendo il divieto a tutti i veicoli non catalizzati e tutti i giorni, limitando l'uso delle vetture non catalizzate dei residenti a percorsi e fasce orarie ristrette;
- interdizione ai veicoli a due tempi;
- riduzione del parco motoveicoli autorizzato;
- adozione del Gasolio Bianco nei mezzi ATC;
- controllo dell'accesso al centro storico e repressione degli accessi abusivi: obiettivo che può essere raggiunto sia accendendo Sirio che attraverso i vigili. Con la differenza che l'utilizzo di Sirio produrrebbe il migliore risultato e tutelerebbe anche la salute dei vigili, altrimenti esposti ad un gravissimo rischio professionale e che invece potrebbero essere utilizzati per altre importanti funzioni.

La risposta del Comune

"Piuttosto vado in galera": con queste parole il sindaco Guazzaloca ha liquidato l'ordinanza del giudice Ciccone, confermando un certo stile nel rapportarsi a chi non la pensa come lui.

Altri assessori hanno minacciato e chiesto procedimenti disciplinari a carico del giudice, o taciuto lo stesso (noto nell'ambiente del Tribunale per la sua obiettività e moderazione) di essere una "toga rossa".

I comitati hanno deciso di proseguire la propria battaglia affinché quello che dovrebbe essere un dato ovvio, e cioè che un ordine del giudice va rispettato, divenga qualcosa di effettivo, e quindi abbiamo denunciato

corso prima nella mancata adozione di misure a tutela della salute, poi nella disobbedienza ad un ordine legittimo del giudice. Il pubblico ministero Persico ha chiesto l'archiviazione di questa nostra denuncia ma il giudice competente deve ancora decidere.

Abbiamo poi chiesto al Tribunale Civile di Bologna di pronunciarsi nuovamente dettando modalità per l'esecuzione dell'ordinanza del giudice Ciccone anche eventualmente nominando un commissario ad acta che sostituisca in ciò il sindaco incompetente. Il 6 settembre è stata l'udienza. Il giudice Ciccone, di fronte alla nostra perseveranza nel vedere rispettata una legge a tutela della salute l'ostinato rifiuto della Giunta Guazzaloca, ha scelto di tradurre le indicazioni date nella sentenza precedente in provvedimenti precisi e misurati, di cui siano previste e rimosse eventuali difficoltà tecniche (per questo si farà aiutare da un specifica perizia tecnica) e incaricare l'ufficiale giudiziario dell'esecuzione.

La prossima udienza sarà il 10 ottobre per decidere sul ricorso del Comune contro l'ordinanza del giudice Ciccone. Il 10 gennaio è fissata l'udienza in cui il giudice, dopo aver visionato l'integrazione della perizia dovrebbe nominare l'ufficiale giudiziario. Intanto nei primi nove mesi dell'anno in corso il benzene è ancora aumentato (dell'11% rispetto all'anno scorso, nelle 10 strade del centro). Fin qui i fatti. Lasciamo a voi il giudizio su un sindaco e un giudice che non si preoccupano sufficientemente di tutelare la salute di chi vive nella loro città non tengono nel dovuto conto nemmeno le conclusioni dei propri tecnici; trattano con carta straccia un provvedimento giudiziario; si fanno scudo delle proprie incapacità e impossibilità.



# I medici: pericolo. L'assessore: tutto bene

*Le statistiche parlano chiaro e gli esperti sono concordi nell'affermare che di inquinamento si muore: i tumori sono in aumento, e le categorie più a rischio sono i bambini e chi opera sulla strada come i vigili. Ma la Giunta comunale si autoassolve, sostenendo che sta già facendo il massimo e che la situazione è migliorata...*

Qualche dato fornito in una riunione della Commissione Sanità del Comune del marzo scorso ci aiuta a riflettere.

Il problema del traffico va analizzato soprattutto in relazione alla tipologia dei carburanti adottati: nel 1997 in Italia c'è stata un'emissione di benzene di 22 mila tonnellate annue, mentre nel 2002 si passerà a 25 mila tonnellate. Una direttiva CIPE del 1998 obbligava i comuni oltre i 100.000 abitanti all'uso del biodiesel nei veicoli destinati al trasporto pubblico, ma ciò non è avvenuto in quasi nessuna città italiana.

L'inquinamento dell'aria colpisce prima di tutto i bambini: una ricerca condotta su un campione di circa 400 bambini in età scolare (8-15 anni) ha dimostrato la maggiore vulnerabilità di questi soggetti anche rispetto a certe categorie di lavoratori a rischio come i vigili urbani. Inoltre la patologia tende a spostarsi da quella respiratoria (asma, bronchite, enfisema) ad una extrarespiratoria caratterizzata da linfomi, tumori extrapolmonari e patologie di tipo neoplastico.

In particolare, il Prof. Aldo Ferrara dell'Università di Siena ha evidenziato che esistono categorie a rischio che andrebbero maggiormente controllate: dalle prime ricerche, per esempio, emerge che i vigili urbani sono più esposti a patologie neurologiche e vascolari. Una ricerca svolta su vigilesse della città di Pisa ha riscontrato livelli di benzene nel sangue al di là del consentito, tali da causare danni all'apparato riproduttivo, e inficiare il normale sviluppo di

ni per malattie professionali (nella sola realtà di Milano 27 decessi in un anno).

Il Dott. Morando Soffritti, Responsabile della Fondazione Europea di Oncologia e Scienze Ambientali "B. Ramazzini", ha invece rilevato che un indicatore dell'inquinamento atmosferico è rappresentato dalle patologie degenerative: bisognerebbe pertanto prestare attenzione ai registri di mortalità.

Se analizziamo il registro della mortalità della provincia di Bologna riscontriamo che negli ultimi 10-12 anni l'aumento annuo dell'incidenza dei tumori è di oltre lo 0,6%: se nel 1985 i decessi per tumore erano il 28% del totale, ora siamo al 34%. A ciò bisogna aggiungere che la patologia tumorale è in genere procrastinata: gli attuali trentenni risentiranno degli effetti dell'inquinamento di oggi solo più avanti (l'80% dei tumori è infatti dovuto a cause ambientali); in futuro dobbiamo aspettarci non solo un aumento della patologia, ma anche una anticipazione dell'età di insorgenza.

"Occorre pertanto agire sull'ambiente - ha sottolineato il Dott. Soffritti - l'inquinamento atmosferico è un fattore importante nell'insorgenza dei tumori. Gli agenti cancerogeni sono multipotenti e possono colpire tutti gli organi, agendo anche sinergicamente. Quindi un agente inquinante non va considerato separatamente, ma come parte di una miscela di altri agenti composti, della cui misura potenziale non si conoscono le valutazioni".

Intervenire sulla riduzione del traffico e sulla riqualificazione

*Il Sindaco Guazzaloca ha declinato l'invito a rispondere ad alcune domande. Ci ha risposto l'assessore ai trasporti Franco Pellizzer.*

*Assessore, i problemi di inquinamento di Bologna sono gravi così come affermano l'opposizione politica e diversi comitati cittadini?*

*Come in molte altre città d'Italia il problema dell'inquinamento è senza dubbio e doverosamente al centro dell'attenzione degli amministratori. Nella consapevolezza della primarietà del diritto alla salute ed alla qualità ambientale, le azioni che sono state e che saranno intraprese sono tutte finalizzate al miglioramento di una situazione certamente non nuova. Occorre infatti recuperare anni di politiche infrastrutturali non mirate che hanno reso indispensabile dotare la Città di moderni sistemi di trasporto rapido di massa come metropolitane e tramvi unitamente ad una radicale conversione a metano del parco dei mezzi pubblici. Avendo la consapevolezza che ogni altra misura è di breve periodo, occorre agire concretamente in tempi strettissimi per non lasciare il tema della lotta all'inquinamento oggetto solo di affermazioni di principio. Questo è ciò che l'Amministrazione sta facendo sia con numerosi interventi regolatori e strutturali (regolazione circolazione motocicli e macchine ecocompatibili, pulizia strade, car sharing, incentivi per GPL e metano, revisione dei permessi), sia perseguendo con rapidità lo sviluppo attuativo di progetti infrastrutturali come metropolitana e tramvia.*

*Cosa vi ha spinto a rifiutare di fatto ogni dialogo e mediazione nei confronti prima dei "comitati antimog" che hanno fatto causa al Comune, e poi del giudice Ciccone che ha emesso una sentenza che sostanzialmente dà loro ragione?*

*Non posso che ribadire quanto affermato in più occasioni: il dibattito sui temi sollevati c'è sempre stato e non può avvenire che nelle sedi istituzionali competenti; ciò anche considerando che le questioni dibattute sono oggetto di un procedimento giurisdizionale in corso. Le misure volte al miglioramento della qualità dell'aria sono riconducibili sia al PGTU sia alle ordinanze adottate (benzene e polveri), tenendo conto anche dei riscontri positivi avuti. L'Amministrazione non ha ritenuto non ritiene eseguibili le ordinanze del Dr. Ciccone sia per ragioni di competenze istituzionali sia per il loro contenuto, come comprovato dal provvedimento adottato dal Giudice Ciccone nell'udienza del 6-2001 con richiesta di integrazione di quesiti ai consulenti d'ufficio.*

*Cosa bisognerebbe fare secondo lei per favorire un confronto costruttivo su questi temi ed arrivare a provvedimenti più incisivi nella riduzione dell'inquinamento da traffico veicolare?*

*È un po' in quello che ho detto prima, unitamente all'abbandono di posizioni preconcepite tali per cui se si elimina una strettoia o un cordone è solo perché si dà preferenza alle auto. L'assenza di politiche trasportistiche coerenti unitamente alla convinzione che sarebbe stato sufficiente creare ostacoli alla mobilità privata per ridurre traffico e inquinamento, hanno di fatto condotto a situazioni di non fluidità del traffico, all'aumento dell'utilizzo dei motocicli principalmente per ragioni lavorative e ciò che più fa effetto ad una riduzione alquanto sensibile negli anni '90 dell'utilizzo del trasporto pubblico (25-30% tra il '90 e*

# Il piano del traffico? Inadeguato!

*La Giunta comunale ha varato il nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU). L'Ulivo e RC insieme dall'opposizione ne danno un giudizio negativo. Ecco i perché.*

A Bologna tira una brutta aria, a causa della congestione del traffico e dell'inquinamento.

Dopo due anni di governo di centro destra la situazione è significativamente peggiorata.

In questo contesto difficile per la mobilità e la salute dei cittadini, il Piano del Traffico della Giunta Guazzaloca mantiene il rifiuto ideologico di utilizzare il vigile elettronico (Sirio), non sceglie la priorità del mezzo pubblico, non propone una seria politica per la sicurezza stradale.

I Piani del Traffico, per legge, devono servire a migliorare l'orga-

nizzazione della mobilità nel breve periodo (due anni), a ridurre il numero degli incidenti stradali e il livello dello smog.

La Giunta Guazzaloca non si misura con questi problemi, che vanno governati per dare regole e soluzioni positive al diritto che hanno tutti i cittadini di muoversi in una città vivibile.

Molti Quartieri e Associazioni hanno avanzato proposte concrete, realizzabili, e richieste di modifica del Piano del Traffico.

I gruppi consiliari di opposizione, in modo unitario, hanno raccolto molte di queste proposte; hanno

presentato documenti e ordini del giorno, che però sono stati in gran parte ignorati dal centro destra.

In particolare, fra gli ordini del giorno dell'opposizione approvati ci sono: la richiesta al Parlamento di defiscalizzare gli abbonamenti ad autobus e mezzi pubblici; alleanza fra le Ferrovie Regionali e l'ATC per un servizio pubblico integrato da Vignola a Portomaggiore; la possibilità di spedire a domicilio i risultati degli esami di laboratorio; togliere il pedaggio nei tratti autostradali di pertinenza della città.

Ecco una lista delle proposte bocciate dalla maggioranza che governa Bologna: attivazione di vigile elettronico Sirio; un progetto per la sicurezza stradale; l'adeguamento del numero di ausiliari del traffico; un piano straordinario del traffico relativi ai cantieri aperti; la conferma della pedonalizzazione di piazza Carducci; intervento immediato su via Massarenti; diminuzione delle emissioni secondo il trattato di Kyoto; promozione dell'uso della bicicletta; piani partecoloreggiati di quartiere e di zona.

I gruppi di opposizione

## Provoca danni:

- attirare sempre più le auto verso la città: già oggi arrivano ogni giorno 300 mila veicoli dai comuni vicini;
- fare il tunnel collinare e portare 60.000 auto al giorno dall'autostrada ad un mega parcheggio in Bolognina;
- l'accesso indiscriminato delle auto in centro storico, trascurando le esigenze di chi abita, studia o lavora in centro;
- la mancanza di controlli per il rispetto delle regole;
- eliminare le corsie riservate dei bus in Piazza Malpighi, via Farini, via Pasubio;
- fare doppi sensi di marcia in via dei Mille, via Murri, via Pelagi.



## Buone intenzioni:

- collegamento veloce in sede propria fra Aeroporto e Stazione SFM di Borgo Panigale;
- parcheggio sotto il viadotto Tangenziale di via Panigale;
- iniziative per il "car pooling" e il "car sharing";
- realizzare un linea di trasporto pubblico nell'asse dell'85;
- percorsi sicuri casa-scuola;
- progetto rotatorie.



## Cose che mancano:

- un piano di sicurezza stradale con l'obiettivo di ridurre gli incidenti, prevedendo anche zone a 30 Km/h;
- la priorità al trasporto pubblico per l'accesso alla città;
- un gruppo di tecnici al servizio dei Quartieri per i piani particolareggiati;
- la riduzione dei permessi di accesso al centro storico e uso di Sirio come "vigile elettronico";
- parcheggi di interscambio auto - mezzi pubblici ai confini della città e piano di settore del trasporto merci urbano;
- un ampliamento delle piste ciclabili e parcheggi per bici in Stazione, nel sottopasso di via Rizzoli e nei cortili universitari;



## Attenzione pericolo:

- mancano le risorse per realizzare gli interventi previsti: ad esempio sui percorsi sicuri casa - scuola sono stanziati solo 120 milioni e invece servono alcuni miliardi;
- dedicare solo 4 righe all'educazione stradale degli utenti;
- rotatorie troppo grandi producono grandi problemi per l'attraversamento dei pedoni;
- eliminare pensiline ATC e percorsi riservati ai bus per liberare gli utenti del servizio pubblico;
- la prima mezz'ora gratuita della sosta nelle strisce blu renderà ancora più difficile i controlli, e la gratuità in centro storico dopo le ore 20 provocherà disagi ai residenti e sposterà l'autostazione in via Michelina in mezzo agli



Il comitato "Iperput Santo Stefano" si costituisce in occasione dell'assemblea di quartiere sul Piano Urbano del Traffico (PUT) della giunta Vitali nell'ottobre '96, per dare voce alle opinioni dei cittadini che rischiavano di rimanere soffocate rispetto alle voci dei funzionari dell'Ascom - guidata allora da Guazzaloca - condite da pittoreschi cori di commercianti esasperati.

Insieme agli altri comitati antimog di allora, ci siamo scontrati con i commercianti dell'Ascom sul destino di Piazza Aldrovandi, la cui ristrutturazione, costata più di 3 miliardi, avrebbe dovuto essere preservata dall'inquinamento, dal caos e dalla sporcizia che deriva dal traffico. Il mercatino a cielo aperto imponeva per di più il blocco della circolazione per problemi igienici. Non abbiamo trovato nell'amministrazione di allora l'auspicata adesione alle nostre richieste di tutela della salute: forse il Sindaco era preoccupato di mantenere una posizione di equidistanza tra le richieste dell'Ascom e quelle dei cittadini. La soluzione adottata per la piazza, chiusa al traffico ma aperta al parcheggio, ha scontentato tutti. Una decisione che ha finito per conferire legittimità al programma che è ora alla base della politica sul traffico del sindaco Guazzaloca, e che noi consideriamo senza mezzi termini come assolutamente sbagliato e irragionevole. In sintesi la politica di questa giunta dice no alle limitazioni al traffico in centro, viste come cause di crisi per il piccolo commercio; no alle isole pedonali ed alle aree verdi, viste come luoghi di spaccio di droga e di ritrovo della delinquenza. Secondo questa teoria, in conclusione, il traffico avrebbe risolto la crisi dei commercianti ed avrebbe spazzato via spaccio, delinquenza e criminalità. Dopo due anni si può ben giudicare!

Viceversa, il nostro giudizio sul PUT della giunta Vitali e sul contro-PUT dell'attuale opposizione a Palazzo d'Accursio, è positivo a livello di linee guida e di principali soluzioni proposte: parcheggi scambiatori all'altezza della tangenziale, Sistema Ferroviario Metropolitan (SFM) integrato con il trasporto pubblico su gomma, corsie preferenziali per i bus, linee di tram sui percorsi più frequentati, fasce orarie per il trasporto merci, una rete di piste ciclabili che collegano centro e periferia, creazione di isole pedonali, estensione della Zona a Traffico Limitato (ZTL) alla periferia, l'uso di Sirio per controllare gli accessi. Tuttavia noi siamo convinti che perché questo approccio possa funzionare occorre fare un passo ulteriore, e integrare il piano con un progetto di progressiva pedonalizzazione di tutte le aree del centro storico, discusso con i residenti e dagli stessi condiviso. In sintesi vogliamo un più grande PUT (da cui il nome Iperput), che convinca gli automobilisti a lasciare l'auto nei parcheggi scambiatori e ad utilizzare l'SFM od il bus per raggiungere il centro.

*Pietro Tagliati*

Vorrei qui segnalare alcuni problemi molto pratici presenti nel quartiere Saragozza, nel quale sono consigliere dell'Ulivo.

La situazione di via del Pratello è molto degradata e non è stata ancora risolta nonostante le interpellanze in quartiere dell'Ulivo e le molte promesse di risoluzione del problema da parte dell'assessore Pellizzer. Avevamo chiesto e ci era stata promessa la pedonalizzazione ed una pista ciclabile in entrambi i sensi di marcia, ma poi nulla di tutto questo è stato fatto. La strada ad oggi continua ad essere usata come parcheggio da tutti e non dai soli residenti, le auto circolano indifferentemente senza nessun scrupolo impedendo o contrastando il passo a quei pochi ciclisti che si avventurano a percorrerla. Peraltro esistono due corsie in pietra naturale distanti circa come la larghezza di un'auto che notrebbero

cuni gazebo delle osterie.

Il sottopasso di via Portanova posto a sud è sempre ingombro spazzatura ed escrementi, ed oltre a non poter svolgere la sua funzione è un segno di abbandono che non fa onore né al quartiere né al Comune, e neanche a Seabo.

Sul marciapiede alla fine del portico del palazzo del governo fra piazze Galileo e Roosevelt, per impedire davanti all'edicola il passaggio di auto e mezzi meccanici sono state sistemate delle forme di cemento distanziate in modo tale da permettere il passaggio ai pedoni, che però sono regolarmente occupate da motorini, nonostante nella piazza Roosevelt ci siano appositi parcheggi. Benché al comando dei vigili sia lì vicino, la situazione perdura.

Via Agresti è stata transitabile da pedoni e bici solo in occasione del G8, per paura di ordigni esplosivi che potevano essere posizionati in biciclette parcheggiate, ma appena il pericolo passa si torna alla normale situazione di disagio, in cui i residenti non possono nemmeno passare vicino ai muri a causa dei mezzi della polizia parcheggiati aderenti al muro degli immobili posti a sud in tale via. C'è davvero da chiedere aiuto alle persone di buona volontà per rendere Bologna più vivibile, non potendo chiederlo al sindaco Guazzaloca che sembra solo autoincensarsi dicendo alla televisione che "tutto va bene e meglio di prima". Ma che cosa va bene?!

*Carlo Alberto Ial*

Vi scriviamo per denunciare l'insufficienza di asili nido, con conseguente disservizio per chi lavora e non ha nonni disponibili a cui affidare i figli. Nostro figlio l'anno scorso era al primo posto come riserva al nido Marzabotto (Q.re Porto), sezione piccola. Di rinunce ce ne sono state ma invano: a Stefano sono passati davanti casi sociali. Quindi la percentuale per essere preso dal 90 iniziale è passata allo 0%. In questo modo le riserve saranno sempre escluse. Quest'anno le graduatorie sono ancora più deludenti perché sono state fatte per pochissimi posti: sono stati raggruppati i bambini piccoli e medi dell'anno scorso che hanno il posto di diritto nella classe dei grandi, perciò la classe risulta già alla partenza quasi completa, in certi asili addirittura completa cioè non ci sono inserimenti nuovi. Tutto ciò si sapeva già dall'anno scorso: che cosa è stato fatto per affrontare il problema? Classi aggiuntive? Ristrutturazione di asili? Riapertura di asili chiusi?

*Sabina Turrini e Christian Scar*



## BREVI DAL CONSIGLIO COMUNALE

● **Servizi agli studenti.** È terminata da un anno la ristrutturazione dell'edificio di via Zamboni n. 25, ed in particolare delle "ex scuderie bentivogliesche". Il Comune di Bologna dovrebbe consentire all'ARSTUD (l'azienda regionale per il diritto allo studio) di disporre dei locali, che sono vincolati ad essere a servizio degli studenti. Invece il Comune, nonostante i solleciti, li tiene bloccati e nemmeno dice che intenzioni ha su di essi. È grave che in un'area importante come Piazza Verdi la giunta Guazzaloca tenga inutilizzati spazi che servirebbero agli studenti e alla riqualificazione di una zona con molti problemi di ordine pubblico. Su questo tema Marco Calandrino ha presentato ben tre interpellanze: alla prima (marzo 2000) l'assessore Galletti aveva risposto in modo vago che "gli uffici competenti stanno operando per la predisposizione degli atti"; alla seconda che chiedeva notizie sui tempi (maggio 2000), la giunta non ha mai risposto. È di oggi (ottobre 2001) una terza interpellanza (l'importante è non arrendersi...) che chiede al Sindaco Guazzaloca di chi sono le responsabilità di tale immobilismo e come, e con quali tempi, intenda procedere l'amministrazione comunale.

● **Seabo.** Continua il balletto in vista della collocazione in borsa della società. Il comune di Bologna alterna dichiarazioni di buone intenzioni a strappi nei confronti degli altri enti locali. E quando è in difficoltà, accusa l'Ulivo di voler rallentare il processo. In realtà la giunta Guazzaloca vuole solo fare presto e monetizzare, mentre l'Ulivo chiede di fare bene: anche presto, se possibile, ma prima di tutto bene. Certo, c'è in ballo un valore societario dell'ordine dei 1000 miliardi, che sicuramente interessano a molte forze economiche, ma se permettete stanno a cuore anche ai cittadini del territorio bolognese, visto che sono soldi loro.

● **Multimediale.** Il Consiglio Comunale di Bologna ha recentemente approvato un ordine del giorno, proposto da Giuseppe Paruolo, molto critico sulla legge n. 62/2001 di riforma dell'editoria, chiedendo di abrogare o modificarne completamente alcuni articoli. La legge in sostanza equipara l'editoria tradizionale alla comunicazione multimediale e via Internet, assoggettandola agli stessi obblighi burocratici delle testate giornalistiche. Al momento della sua approvazione ha provocato la dura reazione del "popolo di Internet", che vede in essa un modo di soffocare la libera iniziativa e la crescita di una comunicazione innovativa diffusa attraverso la rete. Con questo voto Bologna conferma la sua sensibilità alle nuove tecnologie e chiede una legge chiara che regoli Internet nell'ottica di favorirne la crescita e non di imporre assurde camicie di forza.

● **Giardini Margherita:** vengono giorno dopo giorno danneggiati da incredibili scelte dell'amministrazione comunale, e il Quartiere S. Stefano non è neppure coinvolto nelle decisioni. La "mongolfiera frenata" è la goccia che ha fatto traboccare il vaso: che senso avuto cementificare (in agosto e senza alcuna informazione preventiva) un altro spazio verde del parco solo per permettere partenze e atterraggi di una mongolfiera a pagamento? Proprio un'area verde che di solito veniva usata per i giochi dei bambini per sdraiarsi a leggere, riposarsi o prendere il sole... Molti cittadini hanno quindi costituito il comitato "Salviamo Giardini Margherita", promuovendo una petizione per chiedere: 1) rimozione della mongolfiera e della relativa cementificazione, ripristino dell'area verde; 2) applicazione delle norme che vietano la circolazione di mezzi motorizzati all'interno di spazi riservati ai pedoni; 3) la concessione dei Giardini ad un numero limitato di manifestazioni durante l'anno; 4) l'interruzione del progetto della cabina Enel; 5) il contenimento delle licenze per ambulanti vari e chioschi di vendita. Il nostro gruppo ritiene sacrosante tali richieste e pertanto le sostiene. (Marco Calandrino)

● **Bilancio.** I dati sull'avanzo del bilancio 2000 (oltre 13 miliardi) non fanno giustizia dell'effettiva dimensione del surplus. Infatti, nel 2000 sono state anticipate spese previste sul 2001 per 8,5 miliardi. Ciò significa che le entrate sono state superiori di quasi 22 miliardi (13.5+8.5) alla spesa di reale competenza del 2000. 22 miliardi che, neanche a farlo apposta, sono il gettito dell'addizionale IRPE che la Giunta Guazzaloca ha imposto ai bolognesi per il secondo anno consecutivo. Visto che la Giunta non riesce a spendere tutto ciò che prende ai bolognesi (era già accaduto anche nel 1999) potrebbe verificarsi a Bologna ciò che accadde a Genova qualche anno fa, quando i cittadini chiesero la restituzione di una parte del gettito ICI dopo che la Giunta Comunale aveva aumentato l'aliquota e concluso l'anno con un cospicuo avanzo. Chiediamo quindi per il 2002 di eliminare o quantomeno ridurre l'addizionale IRPE. È una magra consolazione notare che avevamo ragione nel chiedere a Guazzaloca di mantenere una delle sue promesse elettorali, ossia di ridurre la pressione fiscale che invece è parecchio aumentata. Infine, nella destinazione del cospicuo avanzo mi permetto di suggerire due cose: 1) intervenire sulle numerose buche che si sono spalancate nelle strade bolognesi; 2) spiegare alle associazioni perché, con questo avanzo, si è deciso con arroganza di aumentare i canoni d'affitto alle medesime. (Flavio Delbono)

● **Quale risposta al terrorismo.** Il primo ordine del giorno presentato in Consiglio Comunale sulla risposta all'atto terroristico dell'11 settembre porta la firma di Giovanni Mazzanti. Riprendendo il testo redatto dal "Centro studi sui diritti delle persone e dei popoli" dell'Università di Padova, diretto dal Prof. Papisca, si esprime solidarietà alle famiglie delle vittime, una forte condanna del terrorismo, la necessità di assicurare alla giustizia e punire i responsabili e si riafferma l'adesione ai principi della Carta delle Nazioni Unite che escludono la guerra come mezzo di risoluzione delle controversie internazionali. Si richiama la necessità di un rafforzamento del ruolo dell'ONU e della messa in funzione della Corte Penale Internazionale. Infine, si afferma il ruolo determinante di enti locali, cittadini e società civile nella costruzione di una comunità mondiale più giusta, solidale, pacifica e democratica. È ancora di grande attualità ciò che disse Robert Shuman il 9 maggio 1950, dando

Gruppo Consiliare dei  
Democratici con Prodi  
nel Consiglio Comunale  
di Bologna

Piazza Maggiore, 6  
40121 Bologna

Telefono: 051-203032 e 051-203896

Fax: 051-204199



# Quale modello per la Margherita?

Quale organizzazione per il nuovo soggetto politico? Fra i modelli del partito elettorale e del partito classico si gioca una scelta importante e destinata a segnare il futuro della Margherita. Pubblichiamo la sintesi di un intervento di Marco Monari che apre il dibattito.

Fermo restando il richiamo ai principi fondamentali e al sistema di valori di riferimento, il primo nodo da sciogliere per la Margherita sarà la scelta fra essere soggetto elettorale, o all'opposto, uno strumento per la partecipazione dei cittadini alla formazione dell'indirizzo politico. La prima ipotesi significa porsi come fine essenziale quello di raccogliere il consenso dell'elettorato e a tale scopo finalizzare sia il programma che la scelta della classe dirigente e dei candidati, e possiamo definirne come quella del "partito elettorale". La seconda, ricondu-

cibile a quella del "partito classico" (quello per intenderci della tradizione socialista e cattolica) invece mira a far emergere l'indirizzo e il progetto politico che i propri partecipanti (non solo gli iscritti) esprimono per la società italiana.

Se la scelta si orienta sul modello del moderno partito elettorale, si accentuerà l'esigenza che la partecipazione dei cittadini avvenga nelle forme più flessibili ed elastiche purché idonee a riflettere nel modo migliore possibile la composizione, gli umori e le esigenze dell'elettorato: in questo caso la partecipazione dei cittadini non avrebbe come scopo essenziale quello di concorrere a decidere una politica, ma di permettere di meglio conoscere esigenze e problemi dell'elettorato. Inoltre questa scelta tenderebbe a massimizzare il ruolo degli eletti e quindi anche la loro autonomia e la loro responsabilizzazione, respingendo l'idea che il partito possa guidarne l'azione e l'attività. Infatti, se si ritiene

che il raccordo essenziale non sia fra iscritti-partito-eletti ma fra corpo elettorale ed eletti, si vuole per definizione che il raccordo fra eletti ed elettori non soffra l'interposizione o il condizionamento di nessuno, fossero costoro anche gli iscritti o i dirigenti del partito che ha presentato il programma. Tutte le caratteristiche e accentuazioni che troveremo rovesciate se la scelta si orientasse invece su quella del partito più classico. Ovviamente fra gli estremi del partito elettorale puro e del classico partito tradizionale, esistono modelli intermedi che, pur considerando superata l'esperienza del "partito di massa" ad "organizzazione pesante", continuano a ritenere essenziale che il partito sia in grado di assicurare il coinvolgimento e la partecipazione dei cittadini alla vita politica, ed anche - pur in modo rispettoso - di orientare e verificare l'attività degli eletti.

È evidente, a mio avviso, che



dalla scelta che si compie in queste diverse ipotesi di fondo (declinabili ciascuna secondo molte modalità diverse) dipende in misura rilevante la scelta del tipo di sfida e di coinvolgimento che proporremo agli elettori. È un tema troppo importante, di esclusivo appannaggio dei soggetti che andranno a costituire la Margherita a livello nazionale, regionale e provinciale? Io rispondo di no, e che alla materia è disponibile per contributi e opinioni da parte di tutto l'Ulivo. Abbiamo - lo diciamo sommessamente - molto bisogno di spostare il dibattito da "chi" al "che cosa". E soprattutto al "come".

Trovarei convincente e addirittura avvincente, una volta tanto, porsi l'obiettivo vero di costruire la casa dalle fondamenta. ■

Vice coordinatore regionale Democratici

## CITTA'COMUNE

Giornale periodico del Gruppo Consiliare dei Democratici con Prodi nel Consiglio Comunale di Bologna

N. 4 - Ottobre 2001

Direttore editoriale:  
Giuseppe Paruolo

Il Gruppo Consiliare:  
Giuseppe Paruolo  
Marco Calandrino  
Flavio Delbono  
Giovanni Mazzanti

Direttore responsabile:  
Andrea De Pasquale

Questo numero è stato chiuso in redazione il 22/10/2001. Hanno collaborato: Cinzia Cracchi, Maria Gabriella Ramazza. Progetto grafico Silla op. grafiche, stampa Futura Press (Bologna).

Sped. in Abb. Postale - Art. 2 C. 20/C L. 662/96 - Fil. BO. Distribuzione gratuita.

Registr. Tribunale di Bologna N. 7034 del 20/07/2000.

Tel. 051-203032/051-203896 Fax 051-204100

## Il "pluralismo" del Carlino

L'on. Bertolini di Forza Italia accusa il Resto del Carlino di ignorarla e di essere diventato l'organo di propaganda del sindaco Guazzaloca. Le risponde piccato il direttore del quotidiano che "noi abbiamo chiara e netta una linea politica che non dovrebbe dispiacerle". Insomma, è vero che il Carlino ha "entusiasticamente salutato lo storico ricambio a Palazzo d'Accursio dopo averlo per larga parte propiziato", però non è l'organo di propaganda solo del sindaco, ma di tutto il centro-destra. Quand'è così siamo più tranquilli, apprezziamo la chiarezza. E continuiamo a chiederci come valorizzare al meglio un quotidiano così "pluralista".

## SUL PROSSIMO NUMERO

### Verso la metà del mandato

Il mandato amministrativo sta arrivando al giro boa: inizieremo quindi a tracciare un primo bilancio di metà mandato. Un appuntamento importante, un'occasione per rilanciare con forza la proposta di un'opposizione che si candida a governare città, un percorso su cui siamo impegnati con tutto l'Ulivo e sul quale torneremo anche in seguito.

### Un confronto fra culture

Vogliamo avviare una riflessione sul tema del confronto fra culture. I drammatici avvenimenti