

Ordinanza anti-vespa, quando il centro destra era contro e diceva: “Intervento demagogico”

di **Nicola Giordanella**

04 Settembre 2019 - 12:58



Genova. Un’ordinanza in tema di restrizione al traffico privato in rispetto alle esigenze di carattere ambientale, più comunemente chiamata “anti-vespe”, come molti ricorderanno è cosa non nuova per l’amministrazione comunale.

Nel “lontano” 2015, infatti, fu la giunta Doria a presentare una ordinanza che escludeva la possibilità di circolare ai mezzi fino agli Euro 2, ordinanza mai divenuta realtà, grazie alla aspra opposizione incrociata da parte di tutto il consiglio comunale di allora.

Nella discussione che seguì, in diverse commissioni, furono in molti a assumere le difese dei vespisti, e non solo, mettendo in luce come una disposizione del genere creasse più danno che beneficio: le fonti di inquinamenti principali in città sono altre e costringere a cambiare mezzo per oltre 20 mila genovesi era ingiusto e vessatorio.

A scagliarsi contro questa ordinanza furono praticamente tutti, esclusa la giunta: le maggiori critiche arrivarono allora da un centro destra che oggi sembra invece aver cambiato idea. Su tutti l’attuale assessore alla mobilità Balleari, che in più riprese sostenne la difesa del patrimonio anche storico e culturale della Vespa.

“Noi eliminiamo di fatto un numero elevatissimo di motocicli, che questa Amministrazione continua a non considerare una risorsa per la città, perché a Genova senza gli scooter,

senza i motorini e senza le Vespe, non si girerebbe - diceva durante la commissione dedicata il 13 gennaio 2016 - perché poi questa politica dell'aria pulita va poi intesa sotto ogni punto di vista, perché il porto inquina, le centrali a carbone inquinano. Vediamo di capirci, non possiamo andare a fare un intervento che è soltanto demagogico, per dire che avete fatto qualche cosa".

Ma non solo lui. Anche Enrico Musso, all'epoca consigliere d'opposizione e oggi considerato l'esperto di mobilità per la giunta Bucci: "Prima di intervenire direttamente sulle emissioni, si possono fare delle azioni per ridurre la domanda di mobilità, la mobilità a parità di accessibilità - diceva durante una seduta di commissione - Ma pensiamo anche alla categoria degli anziani, che forse non ritengono opportuno, alla loro età, dover cambiare un veicolo, al problema semplicemente economico di chi non ha i mezzi per cambiare veicolo. Però, si vede spingere l'industria automobilistica, che sappiamo in crisi, come tante altre ultimamente".

Anche l'attuale presidente del consiglio comunale, Alessio Piana, che all'epoca era consigliere per la Lega Nord fu drastico con l'iniziativa della allora giunta: "è necessario avviare tutta una fase di confronto che possa portare ad adottare dei provvedimenti più mirati che devono perseguire il miglioramento della qualità ambientale dell'area, ma non certo attraverso il danneggiamento di questi cittadini".

Ma oggi allora cosa è cambiato? Il rischio di infrazione delle normative europee era stata la motivazione principale, come oggi, della operazione della giunta dell'epoca, anche se la situazione di inquinamento non era drammatica come altre città italiane. La novità sta in una legge regionale che impone un percorso progressivo per limitare le emissioni nocive, sempre per rispettare le normative comunitarie, che però parlano genericamente di fonti di inquinamento, lasciando margini decisionali su dove intervenire: un "ce lo chiede l'Europa" che ha messo "messa fretta" alle amministrazioni locali per intervenire in materia. Una fretta che per altre materie sanzionabili, però, non si ritrova. Come la Bolkestein e la gestione delle spiagge in concessione: in questo caso, infatti, si è scelto di rimandare, sine die.