

STORIE DI TRAM, CAVALLI E AUTOMOBILI

DA 116 ANNI IL CARLINO SI OPpone ALLA LIMITAZIONE
DEL TRAFFICO NEL CENTRO STORICO

Fabrizio Billi

È un record mondiale: la telenovela più lunga che ci sia si è svolta e si svolge tutt'ora a Bologna, da ben 116 anni. È infatti dal 1877 che a Bologna si parla di limitare il traffico veicolare privato. Allora si trattava di limitare il traffico dei carretti privati a favore dei tram trainati da cavalli, ma già allora erano definiti i ruoli degli attori della telenovela ed il copione. Gli attori principali erano l'allora assessore al traffico Sacchetti, sostenitore dei tram, ed i commercianti, capeggiati dal consigliere comunale Ercolani, che si chiedeva preoccupato "Che ne sarà dei trasportatori e dell'attività economiche? Non si può non chiedere alla Giunta s'ella crede di essersi abbastanza preoccupata delle perturbazioni economiche e degli aggravi che porteranno i nuovi vincoli richiesti dai tramways".

Ma la telenovela si arricchisce di nuove puntate soprattutto negli ultimi 25 anni, da quando cioè si inizia a parlare di limitare il traffico nel centro alle auto private. Risale infatti al 27/8/67 la presentazione del progetto di Cervellati di pedonalizzazione di Piazza Maggiore e Piazza Nettuno. Allora la motivazione del provvedimento non era l'inquinamento ma l'arredo urbano, ma questo non cambia il copione e il ruolo degli attori. Anche allora gli avversari erano l'Acì e parte dei commercianti, che chiedevano "la formulazione di un progetto generale che non si limiti a imporre limitazioni e divieti, ma contempli i parcheggi per supplire alle limitazioni della sosta". A proposito dei commercianti, è interessante osservare come nel corso degli anni si siano radicalizzati: nel '68 buona parte dei commercianti erano uno dei pilastri della giunta rossa, infatti un sondaggio del Comune dava 90 bottegai favorevoli al piano Cervellati, 70 contrari, 19 incerti. Col passare degli anni e col declinare delle giunte rosse i bottegai sono arrivati all'attuale compattezza nel rifiutare la limitazione del traffico. Nel "fronte del no" si distingueva già allora il Carlino, che scriveva in quei giorni che "non è possibile escludere tout court le auto dal centro: isole pedonali, corsie riservate, limitazioni della sosta, causano più disagi che benefici". Il copione si svolgeva quindi così come puntualmente si svolgerà in seguito: per qualche mese ci fu un tiramolla tra il Comune e gli avversari della chiusura, cosicché l'applicazione del piano Cervellati slittò dalla primavera al 16 settembre 1968. Il catastrofismo dei contrari alla chiusura non è una caratteristica dei giorni nostri, ma c'era anche allora. A partire dal 16 settembre '68, secondo l'Acì, ci sarebbe stato "il caos in città". Infine, il copione della telenovela prevedeva, allora come oggi, le "promesse non mantenute". Il Comune garantì che entro pochi mesi sarebbero iniziati i lavori per la costruzione di due parcheggi, sotto piazza Otto agosto a sotto Piazza del Tribunale. Oggi, a 25 anni di distanza, pare chi i lavori non siano ancora iniziati.

Altra puntata della telenovela nel '74, quando viene pedonalizzata via d'Azeglio, tra le solite proteste dei soliti commercianti.

Ma è con gli anni '80 che le polemiche si accendono sempre più, dal momento che l'esigenza di limitare il traffico diventa non più solo una questione di arredo urbano, ma una questione che riguarda la salute dei cittadini. Il referendum consultivo dell'84 mostra come tale esigenza fosse sentita dalla gran parte dei bolognesi. Ma tra il dire e il fare c'è di mezzo l'inerzia del Comune e le proteste dei bottegai, così si arriva al 1988. Agli inizi di ottobre il Comune dichiara che a partire dal 1 novembre sarà applicato il piano Winkler e il centro storico sarà chiuso alle auto. I commercianti insorgono, nascono 2 o 3 "comitati di operatori economici" al quartiere Porto e nella zona Saffi, che al solito affermano che le limitazioni al traffico sono "lesive dell'attività economica". Insomma il solito copione. Anche i soliti attori recitano le loro parti. L'Ascom e la Dc fieramente contro la chiusura del centro, il Psi e il Pri che tentano di tenere i piedi in due staffe:

dichiarano di volere la chiusura del centro, ma gradualmente, cercando di non inimicarsi i bottegai, annacquando il piano Winkler, chiedendo di far slittare la chiusura, di costruire i parcheggi, di limitare la chiusura alla "cerchia dei mille" e non alla cerchia dei viali. L'altro protagonista è il Pci, che fa finta di essere fiero paladino della chiusura del centro, ma che resta assolutamente impermeabile alle richieste di chi chiedeva scelte ecologiche coerenti e decise. Anzi una delle maggiori polemiche si ebbe quando il consigliere Boghetti propose al Pci un cambio della maggioranza basato sulla discriminante della limitazione del traffico. Pri e Psi inorridiscono e minacciano il Pci, ponendo come prezzo per la propria partecipazione al governo della città l'annacquando del piano Winkler. Alla fine l'hanno vinta proprio loro. Il 27 ottobre la giunta decide che il centro si chiuderà, ma "con giudizio", prima la cerchia dei mille, poi i viali. Il Pci, cercando di accontentare tutti, delude tutti, anzi ci fa anche una magra figura. Il sindaco Imbeni nel turbinio delle polemiche dichiara, il 22/10/88: "C'è una sola cosa chiara: nell'84 il 70% dei bolognesi ha votato per la chiusura del centro". Nonostante la conclamata chiarezza, passano i mesi. Si arriva così all'estate del 1989. Imbeni dichiara solennemente il 7 luglio: "Daremo aria nuova a tutta la città" (ma non avrebbe già dovuto darla nove mesi prima?), il Comune annuncia in gran pompa che dal 15 luglio nascerà la più estesa zona a traffico limitato in Europa. All'annuncio dell'evento epocale si contrappone la miseria del presente. Aspettando la chiusura incancrenisce la situazione di via Imerio, come mostrano i dati delle centraline Sara. Si forma un comitato di cittadini che chiede di includere via Imerio nella zona chiusa al traffico. L'assessore all'ambiente Tugnoli dichiara che "bisogna riconoscere che c'è un problema Imerio", ed anche l'assessore

al traffico, Sassi dichiara che "l'ambientalismo non è una moda", ma subito dopo lo stesso Sassi afferma "Ma se mettessimo una centralina anche in viale Pietramellara cosa dovremmo fare, chiudere anche i viali?". Insomma anche stavolta il solito copione, con il Pci che cerca di accontentare tutti. Avvicinandosi alla data fatidica del 15 luglio infuriano le polemiche, con la Dc che attacca quello che definisce un "colpo di mano" della Giunta (sembrano le stesse critiche del 1993 al "colpo di mano estivo" di Moruzzi), il solito Carlino che strilla ed ospita gli strilli dei bottegai, e con la novità di "Repubblica" schierata sulle posizioni del Comune. Proprio come nel 1993, gli stessi giornali avevano allora gli stessi ruoli. Avvicinandosi il gran giorno infatti Repubblica dedica pagine alla questione, con titoli come "Si prepara una mini rivoluzione, nasce la più grande zona a traffico limitato d'Europa" e successivamente alla chiusura raccontando le gesta epiche dei vigili contro le auto con parole come "In piazza dei Martiri due kepi ultimo baluardo contro le auto". Poi finalmente arriva il gran giorno. Con le divise lustre i vigili presidiano le porte e gli accessi al centro, compresa via Imerio. Dal 15 luglio 1988 ad oggi, i vigili si sono visti assai raramente a qualche porta e mai più in punti a rischio come via Imerio, e la "più grande zona a traffico limitato d'Europa" esiste solo sulla carta. Infatti la situazione ambientale incancrenisce tanto che il 18 agosto '93 il prof. Faggioli, responsabile dell'igiene pubblica, invita la Giunta a prendere provvedimenti altrimenti chiuderà lui il centro per motivi sanitari; alla faccia dell'"aria nuova" promessa da Imbeni 4 anni prima! Si arriva così all'ultima puntata della telenovela, quella del 1993. Sono cambiati gli attori, ma i ruoli sono rimasti gli stessi. E intanto le auto continuano ad entrare nella "più grande zona a traffico limitato d'Europa".