

Tutti a piedi all'ombra delle due torri
Entro giugno niente più traffico privato
in un'area di quattro chilometri quadrati
Sarà la più grande «zona blu» d'Europa

Dal referendum dell'84 al piano dell'88
Corsie preferenziali, parcheggi, filobus
e un'ampia zona destinata ai soli pedoni
«Tra un anno sapremo se la sfida è vinta»

Bologna si riprende il centro

L'anno di partenza è il 1984 con il referendum sul traffico che ha fatto registrare un inequivocabile 70% di sì alla chiusura del centro storico alle auto. Poi i primi divieti e le prime fasce orarie e l'avvio di uno studio complesso, affidato al tedesco Winkler, definitivamente tradotto, nel novembre scorso, in organico piano traffico la cui applicazione, graduale, terminerà nel prossimo giugno.

ALESSANDRO ALVISI

BOLOGNA «Nelle città, trasformate spesso in enormi parcheggi, occorre che l'uomo si riprenda parte dello spazio a cui ha rinunciato o di cui è stato defraudato. Serve un nuovo rapporto fra uso del mezzo pubblico e di quello privato, fra strade e piazze al servizio di tutti e altre riservate o solo al trasporto pubblico, o solo ai pedoni e alle biciclette. Le parole del sindaco Renzo Imbeni spiegano, nel breve spazio di qualche riga quello che, unanimemente, è definito «lo spartiacque culturale e urbanistico di Bologna che cambia verso il duemila».

Settantasei chilometri di strade, quattro chilometri quadrati di superficie, una città nella città nella quale vivono e lavorano centocinquanta persone, il centro storico bolognese, progressivamente, sta diventando la più estesa area d'Europa a traffico limitato, più o meno il doppio della «zona blu» fiorentina e della milanese cerchia dei Navigli. Per gradi, attraverso tre «stranche» di provvedimenti che si concluderanno a giugno quando la «zona blu» vietata al traffico privato preserverà tutta la città storica sino ai viali di circoscrizione E, attorno, tanto sarà cambiato: la circolazione nella prima periferia, riorganizzata nei quartieri-chiave; una nuova rete di trasporto pubblico che dal prossimo anno utilizzerà nuovamente i filobus; grandi parcheggi scambiatori ai margini della città dove lasciare l'auto custodita e prendere il bus per il centro, posti-auto attrezzati per bandire la sosta selvaggia in prossimità del «cuore» cittadino; isole extravergini per pedoni, ovvero pezzi importanti di Bologna solo per chi va a piedi.

Un'alta operazione di ingegneria amministrativa, una svolta culturale e sociale. Bologna la scelta l'ha fatta nel 1984, quando il 70% dei cittadini disse sì al referendum consultivo sulla chiusura del centro storico alle auto private. Le elezioni, le vicende politiche in Comune, un lungo dibattito che si è concluso solennemente il 18 novembre scorso

so con l'approvazione del piano, hanno allungato i tempi. Ma, mentre le metropoli soffocate dal «grande ingorgo» discutevano di targhe alterne per Natale e in Parlamento si litigava sui limiti di velocità, Bologna metteva in campo un piano organico, definitivo, dopo esser intervenuta già in precedenza, attraverso fasce orarie e divieti, per frenare la circolazione sconsiderata nelle zone storiche che rischiavano la morte per smog.

«Pensiamo alla salute della città e dei cittadini ridurre l'inquinamento, aumentare la mobilità, favorire le relazioni interpersonali e sociali, le attività lavorative, commerciali, artigiane», sottolinea Imbeni. «Un anno di tempo», chiede l'assessore al traffico, il comunista Claudio Sassi, prima di esprimere un parere definitivo. «Soltanto alla fine dell'89 sapremo se Bologna ha vinto la sua sfida».

C'è una grande «T» che si dipana proprio ai piedi delle Due Torri, via Rizzoli-Ugo Bassi-Indipendenza, simbolo e tradizione di Bologna, ed è proprio da qui che il 16 gennaio scorso il piano del traffico è partito. Passi lenti, o meglio gradualmente perché possano essere assimilati, ma ben distinti. L'auto privata è stata dichiarata fuori-legge, i veicoli operativi e per il carico-scarico merci fatti accomodare nelle strade laterali. Passano solo i mezzi del trasporto pubblico, i taxi, i veicoli di pronto intervento. E da subito è cambiata l'aria di lunedì il panorama non è molto dissimile da quello del week-end, quando decine di migliaia di bolognesi invadono a piedi la «T», a loro riservata. E presto l'area pedonalizzata si allargherà, toccando un altro tratto della cultura e della bellezza bolognese, via Archiginnasio, il reticolo di strade «doc» per pedoni leverà quindi a raggiungere un'estensione di 60.000 mq.

Sono tre i perni attorno ai quali ruota la rivoluzione del traffico «zona blu», trasporto pubblico, parcheggi. Le fasce orarie di oggi, divieto d'acces-



Strade riservate ai pedoni nella grande «T» che abbraccia piazza Maggiore e le due torri

E' il mezzo pubblico il segreto del professore «di Germania»



Il professor Winkler

BOLOGNA. È il Kenzo Tange degli anni Ottanta, dicono di lui a Bologna. Nato a Campo Tures, dirimetto a Bolzano, Bernhard Winkler, preside e professore alla facoltà di architettura e urbanistica della «Technische Universität» di Monaco, è diventato ormai bolognese d'adozione. Della «struttura» conosce strade e vicoli medioevali, grandi arterie della periferia e canali d'accesso per ogni meta. Ha girato Bologna in lungo e in largo a piedi, in bus e in taxi, toccandone tutti i poli da quel 30 ottobre 1987, quando l'amministrazione comunale decise di affidare l'incarico per il piano del traffico.

«Un compito impegnativo e affascinante: proteggere la sostanza, il cuore di un centro storico tra i più preziosi d'Europa portando il traffico privato fuori dalle mura che delimitano i confini della città dell'anno Mille», dice il professore durante una delle frequenti puntate in città. Papà del piano, è braccetto con l'assessore al traffico Claudio Sassi, guarda il procedere, giorno dopo giorno, delle sue regole e sulle carte ridegna inerci e circolazione. Già, perché il suo compito non si è ancora esaurito. L'estate porterà la messa a regime della prima parte del piano, ma dovrà mettere anche la parola fine sull'elaborato che riguarda la riorganizzazione della seconda «anima» della città, la periferia.

«Solo allora, quando tutti i provvedimenti saranno sincronizzati e operativi», spiega Winkler - il puzzle sarà completo: meno macchine per strada, un trasporto pubblico competitivo, i nodi sui viali di circoscrizione più fluidi, le grandi calamite di traffico ai confini della città dotate delle infrastrutture necessarie».

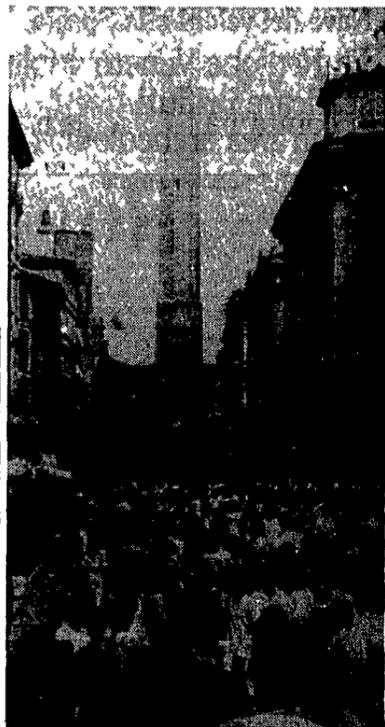
È tutto così semplice, professore? «La premessa fondamentale è giusta, la volontà di chi amministra la città e degli abitanti di cercare una soluzione definitiva al problema del traffico, la coerenza nei comportamenti e nelle decisioni perché si vada avanti e i programmi non vengano perennemente rinviati o confinati ad ammettere in qualche cassetto».

Winkler non è digno dello scontro politico nella stessa

maggioranza che governa la città. I comunisti per il rispetto dei tempi fissati originariamente, socialisti e repubblicani a diluire, chiedendo sempre nuove «garanzie». C'è persino chi ha parlato di modifiche dell'essenza originaria del piano, di un suo stravolgimento dalla discussione in Comune. «Sia chiaro» si sono allungati i tempi di applicazione, ma i contenuti sono rimasti identici. La gradualità, le fasi, sono necessarie. Per chi deve gestire le misure anzitutto non si tratta solamente di invertire un senso di marcia, ma di organizzare, predisporre, educare. E lo stesso ragionamento vale per chi deve assimilare, capire, accettare. I cittadini hanno bisogno di tempo per imparare ed apprezzare il nuovo sistema di circolazione».

Chiaro, leggibile, efficace, omogeneo un ingranaggio perfetto l'orologio-Winkler del piano del traffico, con una ruota cardine, il trasporto pubblico. «L'autobus e il filobus sono il segreto della riuscita del piano. È importante che la città sviluppi una svolta culturale il mezzo pubblico ha la dignità per raggiungere le aree più importanti di Bologna, quelle a maggior pregio artistico e architettonico. Le corsie preferenziali nella prima periferia garantiranno maggior scorrevolezza verso il centro, più competitività al bus. E, nel cuore storico di Bologna, non vedo perché la gente non dovrebbe servirsi ad esempio del filobus, niente inquinamento, rumore zero, rapidità ed efficacia. Con un corollario fondamentale all'ombra delle Due Torri si dovrà circolare rigorosamente a passo ridotto, massimo trenta chilometri l'ora per garantire la salute del pedone, di chi va in bicicletta, del patrimonio monumentale della città».

Dopo aver messo mano alla viabilità di Bolzano e Bologna, Winkler ha ricevuto ora il grido d'allarme di Venezia, per riorganizzare il flusso di traffico attorno a Mestre. E, proprio a Bologna, l'assessore romano al traffico gli ha chiesto ufficialmente la disponibilità per porre freno al caotico ingorgo della capitale. «Chiarezza di obiettivi e determinazione politica»: questo ha preliminarmente chiesto il professore di Monaco. Accetterà la sfida? C.A.A.L.



so al centro per le quattro ruote, si dilatano anch'esse per gradi in primavera la limitazione della circolazione e della sosta dalle 7 alle 20 arriverà sino alla cerchia delle mura medioevali del Mille, mentre le altre fasce orarie saranno applicate dalle 7 alle 11 e dalle 14 30 alle 18. La «zona blu» si completerà a giugno, quando toccherà l'intero complesso del centro storico di Bologna sino ai viali, eccetto alcuni «spezzoni» in prossimità della stazione ferroviaria e delle porte cittadine.

Più competitivo, ovvero veloce e confortevole, con passaggi frequenti e senza file di decine di minuti quando si incontrano i semafori, la rete dei bus si riorganizza dalla A alla Z, risparmiando le zone protette nel pieno centro cittadino e utilizzando «corsie privilegiate» nelle radiali che portano verso piazza Maggiore. Nei quartieri della prima periferia si sta completando la «riconversione» di strade e percorsi, così da lasciare libere per il trasporto pubblico le grandi direttrici in linea retta.

Il contenzioso politico, non era difficile prevederlo, s'è acceso sui parcheggi. Bologna scopre diverse carte. I parcheggi scambiatori, grandi contenitori periferici di auto da diverse centinaia di posti vicini ai poli più frequentati di traffico, la Fiera e gli ospedali, si lascia la vettura, custodita e ad un prezzo politico, e con un unico ticket si sale sul bus. Mezzo migliaio di posti-auto con parcheggio sono stati progressivamente attrezzati nelle strade di «confini» del centro storico. Favoriscono la sosta a rotazione e impediscono

l'occupazione impropria di pezzi di sede stradale. Chi abita e lavora nel cuore cittadino può usufruire di diversi parcheggi già esistenti e utilizzerà entro un tempo ragionevole di quattromila posti-auto sotterranei in via di costruzione.

Non mancano i «comitati» di cittadini, di quartiere. Sono diversi chi chiede la chiusura di altre strade, chi invece contesta alcuni provvedimenti e minaccia la presentazione di una lista civica alle elezioni amministrative del '90.

«Gli ultimi provvedimenti», spiega l'assessore Sassi, «concederanno con l'inizio dell'estate. Chiusura dalle 7 alle 20 in giugno e ogni remora dell'ingranaggio dovrà essere sperimentata e funzionale, pena il caos. L'obiettivo è cambiare abitudini e mentalità dei tanti che misurano il proprio grado di libertà dalla possibilità di andare in macchina sin dentro l'ufficio o davanti al negozio. La circolazione in centro sarà garantita al 90% dal mezzo pubblico e solamente per il 20% dai veicoli privati».

In bus e a piedi per Bologna, dunque, con largo spazio alle biciclette: in auto solo chi è autorizzato (e i controlli per rinnovare i permessi sono assai rigorosi) o chi occasionalmente proprio non può farne a meno (ma rispettando regole e divieti ben precisi). Aspettando che il governo faccia la sua parte. Bologna attende con ansia particolare due finanziamenti, per i dodici chilometri della metropolitana leggera (è la prima città ad aver portato il progetto in consiglio comunale) e per il completamento dell'asse sud-ovest di grande viabilità.

Dalla tangenziale al metrò: un quarto di secolo contro la congestione urbana

Il giorno in cui terminò il supplizio

BOLOGNA L'incubo terminò il 12 luglio del 1987 alle ore 19 precise. Le bianche e le seicento multiple degli italiani del benessere, dirette agli ombrelloni di una Romagna senza alghe, calcarono per la prima volta l'astalio della tangenziale nord, otto corsie per ventisei chilometri, togliendo l'assedio al centro storico di Bologna. «Finisce il supplizio», titolò l'Unità. Ci voleva anche tre ore, prima, per la traversata, e i viali da cui le mura erano scomparse un secolo prima ne ottenevano, d'estate, una cortina tutta nuova di lamiera verniciata. Da una domenica all'altra si scomparve.

«Mi ricordo, fu un giorno di vera festa», Giuseppe Campos Venuti, autore del successivo Prg, era stato assessore comunista all'urbanistica fino all'anno prima. «In un certo senso però fu il simbolo di un periodo, di un modo di pensare al traffico e alla città, tutto misurato sul mezzo di trasporto individuale». Errori di previsione, nella Bologna anni Sessanta? «Errori, ma certo, come ne fecero tutti, in tutte le città. Nel programma del Pci per le elezioni del '64 c'era la proposta della metropolitana. Ma rimase una proposta». Se il sindaco Dozza aveva avuto nel '55 la splendida intuizione di vincolare una striscia di 110 metri a nord della città, dove poi sorse appunto la tangenziale, nessuno in quegli anni pensò a lasciare al centro dei nuovi stradoni radiali otto metri di spartitraffico che potessero, un bel giorno, ospitare una tramvia leggera.

Nel '67 c'era un'auto ogni cinque bolognesi. Oggi, una ogni due. Quattromila per chilometro quadrato. Se uscissero tutte assieme dal garage saturrebbero giusti giusti i 630 chilometri di strade della rete urbana. Ci voleva ben altro che i 190 chilometri di asfalto in più costruiti negli ultimi trent'anni. Ci voleva il metrò. «Era la condizione necessaria per proseguire le pedonalizzazioni nel centro storico, che difatti si arrestarono». È critico lo sguardo retrospettivo dell'urbanista. Eppure Bologna deve alle scelte di quegli anni se oggi non si strangola di

traffico. Niente targhe par/dispari, niente stramberie, a Bologna «che vuoi» - Campos fa un gesto vago - non buttererai la croce su Roma o Milano, in punto di morte ci si aggrappa a tutto. E se non cambia la dissennata politica nazionale sui trasporti, che in barba a quanto si dice punta ancora tutto sull'auto, in punto di morte ci saranno tutte le città. Anche Bologna. Che, è vero, ha fatto grandi scelte, negli ultimi trent'anni. Soprattutto una, ha iniziato a decentrare le calamite di traffico, ha esportato funzioni dal centro. L'errore di quegli anni è stato ragionare non sulla mobilità ma solo sulla viabilità».

Tra viabilità e mobilità c'è di mezzo il metrò. Bologna vuole il suo. Il progetto Sisplan-Tecnoprogetti per il primo stralcio è già pronto, mancano solo i soldi, e non è lacuna da poco. E poi costruire una metropolitana in una città già formata e disegnata anche nelle sue periferie, una città che col Prg approvato pochi mesi fa è già entrata, per usare una fortunata definizione di Campos, nella «terza generazione dell'urbanistica», quella delle città che non si espandono più ma si riorganizzano, è un'impresa se non una sfida. Il traffico a Bologna sarebbe già solo per questo un problema urbanistico e non una semplice questione di servizi pubblici, anche se non fosse avvenuta, fra il Prg del '70 e quello dell'88, una vera rivoluzione nel concetto di «mobilità». È finito il tempo in cui bastava localizzare edifici e funzioni con un colpo di retino colorato sulle mappe, e poi delegare all'azienda trasporti il compito di farci arrivare la gente.

È in questo che il decentramento anni '90 sarà sotto le Due Torri assai diverso da quello anni '60, quando si costruiva la Fiera in periferia, sui campi, dal nulla. Bologna non metterà

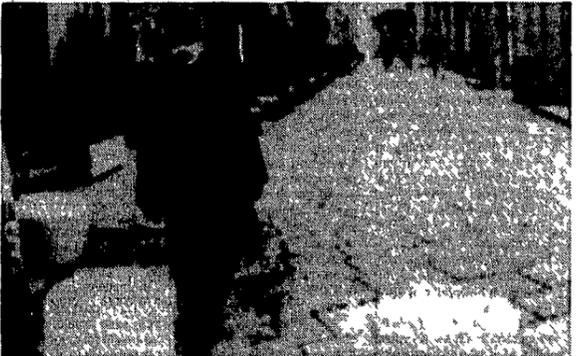
Winkler non costruisce a Bologna la sua cattedrale nel deserto. Il 13 marzo scorso il Comune di Bologna ha licenziato il suo nuovo Piano regolatore, l'unico degli anni Ottanta in una città medio-grande. Sotto le chiome del Prg sono germinati il piano traffico, il riordino radicale delle linee di

trasporto pubblico, il progetto per la metropolitana. Nel giro di dieci anni, è l'ambizione, spostarsi a Bologna sarà tutta un'altra cosa. Mobilità non più come servizio, ma come prima funzione di una qualità migliore del vivere. E in abiti nuovi torna una scelta storica: il decentramento. Un quarto di secolo contro la congestione.

più mattoni oltre le sue nuove «mura verdi», le fasce boscate lungo Reno e Savena, la collina. Tocca «incucire», approfittare degli spazi indefiniti o male utilizzati della città che esiste già. E questa volta la progettazione urbana terrà conto in partenza e non più a postonem dell'esigenza di spostarsi bene, in fretta, senza caos il metrò, correndo su quello che esattamente un secolo fa, con il primo piano regolatore del 1889, avrebbe dovuto essere il nuovo confine urbanizzato, collegherà fra loro i nuovi grandi «pesi» strategici: polo scientifico e tecnologico, nuove sedi universitarie, mercato alimentare, uffici finanziari dello Stato.

L'operazione decongestione del centro storico gioca qui le sue carte. La situazione oggi è di equilibrio assoluto. La densità insediativa, un indicatore rozzo ma efficace che si ottiene sommando chi abita e chi lavora in una certa zona, è nel centro storico doppia rispetto alla periferia storica (quella nata negli anni Trenta) e quadrupla rispetto alla periferia recente. L'asma che respira del pendolarismo automobilistico ne è il riflesso visibile. Per giunta, la relativa mancanza di caos sulle strade bolognesi rischia di innescare un paradosso: «tanto meglio, tanto peggio» una ricerca Census di due anni fa stabilì che l'87% dei bolognesi era «soddisfatto» dell'uso dell'auto, contro il 65% dei milanesi e il 50% dei romani.

Basterà decentrare le grandi strutture? È il dubbio dell'assessore all'urbanistica, Manuela Verardi. «Il terziario sparso, quello degli uffici professionali, dei piccoli servizi, integrato alla residenza, produce traffico non meno delle grandi concentrazioni di uffici ed è enormemente più difficile, se non impossibile, da decentrare». A complicare le cose ci sono i fenomeni in controtendenza, di accentramento. Fi-



L'assessore al traffico Claudio Sassi in una delle vie del centro proibite alle auto

sic agiti istituti e servizi culturali che tendono a rimanere nei «contenitori storici» del centro (o a tornarci come farà la Galleria civica d'arte moderna, insoddisfatta della collocazione alla Fiera) o patologici l'assalto selvaggio delle banche allo sportello di prestigio nella città storica.

Non si può certo pensare a un'urbanistica del decentramento coattivo, il segreto sta nel governare, ma senza eccessi, i processi di sostituzione», dice l'assessore al traffico in città, dice Campos Venuti. Così un sistema di mobilità efficiente, ingrediente essenziale di una nuova qualità della vita nelle parti meno nobili dell'insieme urbano, quanto e forse più del verde e della buona architettura, diventa motore oltre che strumento della decongestione. Il cerchio si chiude.

Bologna ha fatto qui la sua scelta per almeno un ventennio. Non è naturalmente una coincidenza che il 1989, anno dell'entrata in vigore del nuovo piano regolatore, sia anche l'anno del piano Winkler, l'anno dei parcheggi sotterranei, l'anno della riorganizzazione completa del trasporto pubblico. Dice il sindaco Renzo Imbeni: «Il traffico è solo una fra le grandi contraddizioni della nostra città urbana. Assieme all'inquinamento, ai rifiuti, alle povertà, alla violenza in ogni città questi problemi formano una miscela diversa e complessa, per questo falliscono le soluzioni parziali e le formule uguali ovunque».

Ripensare la città, i suoi servizi, la sua forma, attraverso il suo bisogno di spostare le persone ha richiesto qualche scelta drastica. Mese nel conto proteste, petizioni e comitati, ricorsi al Tar. Finirà tutto con qualche mediazione? «Abbiamo chiesto molto per dare molto», risponde Campos Venuti, che ha firmato assieme ad altri urbanisti la nuova rete Atc. «È bene che i bolognesi lo sappiano. Il vero pericolo sarebbe cedere a battaglie di basso profilo, a sconti e concessioni, finendo per chiedere poco ai cittadini, e quindi per dare poco».