

ROMA - L'anno prossimo Bologna sarà la prima città italiana ad avere un apprezzabile piano del traffico, fondata sulla drastica riduzione dell'auto privata nel centro storico, il potenziamento del trasporto pubblico e la dotazione di ampie zone pedonali. Ce ne hanno parlato recentemente in una conferenza stampa il sindaco Imbeni e il professor Bernard Winkler, l'urbanista tedesco a cui il piano è stato affidato dall'amministrazione comunale oltre un anno fa, e che è ben noto per la sua profonda conoscenza delle città storiche europee, per aver predisposto il piano del traffico di varie città tedesche tra cui Norimberga e Monaco.

Ha detto cose che è sempre utile ascoltare. Che l'uso del mezzo privato cui i cittadini sono oggi costretti è patologico, e la pretesa di mobilità si risolve in paralisi; che il centro storico è incompatibile con gli attuali tassi di circolazione, ed è del tutto impossibile adeguarlo alle automobili (ci provarono decenni fa gli sventratori con risultati disastrosi, come è ben noto) perché sarebbe la distruzione fisica del tessuto antico; è viceversa il traffico motorizzato che va adeguato al centro storico, ossia ridotto e selezionato a vantaggio dell'ambiente, della residenza, della godibilità del patrimonio architettonico e della stessa li-

Sta per scattare il piano anti-traffico del grande urbanista tedesco

E Bologna s'appresta a vivere il suo primo anno alla Winkler

di ANTONIO CEDERNA

bertà di movimento e di incontro della gente.

Infine, che la compresenza del mezzo privato e del mezzo pubblico produce solo caos e stasi. Il mezzo pubblico può riacquistare competitività ed efficienza solo se si limita severamente il primo: si sa che lo spazio occupato dagli spostamenti del mezzo pubblico è percentualmente otto volte minore di quello occupato dalle auto private. Bologna si appresta così a seguire l'esempio delle città europee più evolute: da Copenhagen che per prima, negli anni Cinquanta, pedonalizzò la via centrale lunga chilometri, a Colonia e infine alla magistrale soluzione di Monaco (dieci ettari restituiti ai pedoni, ai turisti, agli incontri, alla contemplazione). Città distrutte dalle bombe, dove la ricostruzione ha rispettato l'

antico tessuto stradale: ma la limitazione del traffico privato e il potenziamento del trasporto pubblico ha dovuto essere attuata anche là dove, come ad Hannover o a Francoforte, si è ricostruito all'americana. In tutti i casi (sono un centinaio le zone pedonali in Germania) si sono avuti solo effetti positivi, dalla diminuzione dell'inquinamento alla riduzione degli attraversamenti radiali, dall'aumento della residenza all'incremento del commercio.

Con l'attuale piano, adottato il 18 novembre scorso, si dà una risposta concreta al referendum di tre anni fa, quando il 70 per cento dei votanti si pronunciò per la chiusura progressiva del centro storico: in seguito fu allungata la fascia oraria in alcune strade e pedonalizzato il sabato e la dome-

nica l'asse centrale via dell'Indipendenza-Bassi-Rizzoli. Il piano, passato al vaglio dei consigli di quartiere, delle associazioni e delle varie categorie, verrà realizzato gradualmente.

In gennaio-febbraio verranno realizzati nella prima periferia canali preferenziali per i mezzi pubblici e parcheggi scambiatori dove lasciare l'auto e prendere il bus, mentre nel centro storico si ricaveranno aree di sosta riservata ai residenti, ai veicoli operativi, eccetera. In marzo verranno pedonalizzate via dell'Indipendenza e via dell'Archiginnasio, e entro la cerchia del Mille la circolazione delle auto verrà limitata dalle ore 7 alle 20, mentre saranno aumentate le attuali fasce orarie, e si studieranno altre pedonalizzazioni e un sistema di trasporto attrezzato con marciapiede

mobile nella zona pedonale centrale. In maggio-giugno verrà attuata la limitazione al traffico privato su tutte le strade comprese entro i viali di circosollazione. Tutta da rivedere è la questione dei parcheggi sotterranei che la giunta ha programmato nell'86: per evitare che, se ubicati impropriamente, funzionino da attrattori anziché dissuasori di traffico). Da parte sua, l'Azienda trasporti ha un piano di investimenti per introdurre filobus sulle principali linee: ancora imprecisati i tempi e i modi di realizzazione della metropolitana leggera.

Il problema è complesso: ma insomma, quali chesiano le riserve e gli aggiustamenti da apportare, ecco che è ancora una volta Bologna a insegnare qualcosa alle altre città italiane. Tra gli anni Sessanta e Settanta (e ricordiamo gli assessori Giuseppe Campos Venuti e Pierluigi Cervellati) fu messo un limite alla crescita, fu realizzata una periferia rispettosa degli standard urbanistici, fu risparmiata la collina e fu avviato il risanamento conservativo del centro storico: un autentico contributo italiano alla cultura urbanistica europea. Oggi è la volta della regolazione del traffico, con l'esaltazione del trasporto pubblico sull'auto privata, nemica dichiarata della vivibilità urbana.