



## Il referendum dell'84 Quando Imbeni vinse (nelle urne) la battaglia per la chiusura del centro storico

di FERNANDO PELLERANO

Si torna a parlare di referendum, stavolta per il Civis, ma Bologna già 25 anni fa andò alle urne per esprimersi su mobilità e traffico: era il 1984 e al referendum, voluto da Renzo Imbeni, per la chiusura del centro il sì vinse con il 69,9%.

CONTINUA A PAGINA 5

### La storia

L'orientamento della città e le mosse del Palazzo: come andò 25 anni fa

# Centro chiuso, il sì dell'84 e quell'alt del Psi a Imbeni

*Oggi potrebbe toccare al Civis, allora il 69,9% votò contro le auto*

### Il primo passo

Alla consultazione, voluta dall'allora sindaco Imbeni e associata alle elezioni europee, parteciparono 316 mila bolognesi e solo il quartiere Colli si esprime per il no

Votarono 316 mila bolognesi e il 69,9% si pronunciò favorevolmente alla chiusura al traffico del centro storico. Sono passati 25 anni da quello storico referendum consultivo dell'84, fortissimamente voluto dal sindaco Renzo Imbeni.

Per lui fu un grande successo politico (eppure non mancarono accese polemiche), ma l'attuazione pratica di quel «mandato popolare» trovò sul suo cammino molti ostacoli: politici prima, tecnici dopo. E così la chiusura — per alcuni oggi

blanda, per altri eccessiva — c'è stata, ma a singhiozzo.

I bolognesi (quando in centro si riversavano quasi 200 mila auto al giorno) si espressero chiaramente: 17 quartieri su 18, anche quelli periferici, dissero «basta auto» e il solo Colli fu contrario col 51% dei «no».

Ricorda tutto bene, benissimo, Walter Vitali, al tempo giovane assessore al Decentramento e al Progetto Giovani (allora c'era, sì).

«L'idea di quel referendum partì da Imbeni, già alla fine dell'83. Ren-

zo ne parlò la prima volta in giunta (solo dopo nel partito e con i gruppi consiliari), suscitando una bella discussione. Nessuno si schierò proprio contro, ma un po' di scetticismo ci fu da parte dei socialisti (allora la giunta era bicolore, Pci-Psi) e da qualche vecchio assessore del Pci. Insomma la prima reazione non fu entusiastica». Non tutti quindi erano d'accordo. Imbeni, ambientalista ante litteram, amante della bici e intolleante al fumo, voleva però imprimere una svolta e



«per superare certe resistenze» pensò di «cogliere e raccogliere» il parere favorevole dei bolognesi. Ecco l'idea del referendum (istituto allora non disciplinato dallo statuto comunale, cosa avvenuta negli anni '90 con l'attuazione della legge 192). «Non fu facile arrivare alla delibera finale», ricorda Vitali. «Si discuteva molto sulla natura consultiva, sul fatto di non proporre un piano del traffico già definito: in tanti si domandavano come si potesse chiedere un'opinione ai cittadini se poi non si aveva un progetto chiaro su come attuare in modo integrale quella chiusura».

La discussione diventò pubblica e infuocata, coinvolgendo associazioni di categoria, giornali, partiti. «L'opposizione, così come molte voci cittadine, era contraria, ma alla fine, superando qualche resistenza da parte dei socialisti, si arrivò in consiglio comunale con una delibera».

Quasi il 90% degli aventi diritto bolognesi il 17 giugno votarono in appositi seggi allestiti negli atrii delle scuole dove si votava per le europee. «Ci fu un finanziamento minimo, l'operazione era sorretta fon-

damentalmente dal volontariato ma rispettando le norme di segretezza e d'identità».

Il risultato fu eclatante (e usato negli anni successivi per sostenere le politiche di restrizione del traffico). Ma non mancarono ugualmente le polemiche, tant'è che il vice sindaco socialista, Gabriele Gherardi, affermò: «La gestione è stata tale da mettere in dubbio l'attendibilità dei risultati. Si votava in pubblico, c'è stato qualche suggerimento sul dove mettere la croce. E poi, il 70 per cento dei sì non è un plebiscito e in fondo il voto ripropone un elettorato incerto». L'allora assessore alla mobilità, Roberto Matulli del Pci, replicò, «Gherardi si rivolga ai 340 mila bolognesi che hanno votato. Il referendum era solo consultivo, serviva a valutare le opinioni e la gente si è espressa senza terrore».

Scintille fra i due partiti della sinistra. Niente al confronto di quelle nazionali. «Che scoppiarono violentemente e si aggiunsero al famoso scandalo dell'ufficio tecnico del Comune di Bologna che portò poi alla rottura dell'alleanza. Nel 1985 si tornò al voto e il Pci si presentò da solo, ma il monocoloro durò un anno

e così ci fu un nuovo accordo col

Psi e l'ingresso dei vari Degli Esposti vicesindaco, Sinisi, Dalle Nogare, Guerini». Quelle fibrillazioni politiche «impedirono l'attuazione di un nuovo piano traffico che solo Claudio Sassi, nuovo assessore alla mobilità presentò nel 1985, con la famosa ztl», spiega Vitali. In precedenza ci fu solo una timida sperimentazione di chiusura a fasce orarie (dalle 7 alle 10,30, dalle 14,30 alle 17,30). A seguire la chiusura totale nel week end della T (Ugo Bassi, Rizzoli, Indipendenza). Altre polemiche, altro passo indietro. Fino alla presentazione, sotto Vitali, di Sirio. Ma il vigile elettronico il 4 ottobre del '94, dopo una breve accensione, fu spento «da un'ordinanza prefettizia perché mancava la norma nazionale che gli consentisse di elevare le multe: fu uno stop doloroso che durò per 5 anni». Il via libera ci fu quando vinse Guazzaloca. Il fatto che a riaccenderlo fu poi Cofferrati è storia dei giorni nostri. Ma il tema di come, quanto e quando chiudere il centro è ancora attualissimo.

**Fernando Pellerano**

