

Nuove misure contro lo smog a Bologna

C'è chi pensa e dice che se l'inquinamento atmosferico non si riduce nonostante i vigenti provvedimenti restrittivi del traffico, ciò significa che il traffico motorizzato non è la principale sorgente di inquinanti. Le possibili strumentalizzazioni delle situazioni critiche non cesseranno mai, soprattutto se l'informazione pubblica è carente e se le istituzioni non dichiarano esplicitamente obiettivi e limiti delle loro azioni.

Nel 2006 l'inquinamento atmosferico a Bologna si è aggravato rispetto al 2005.

La media annuale delle PM10 è aumentata da 39,6 microg/mc a 45,7 (58,9 la media invernale), quindi oltre il valore limite di 40; il loro limite giornaliero di 50 microg/mc, da non superare oltre 35 giorni/anno, è stato superato 90 giorni nel 2006 e 75 giorni già al 12 novembre 2007. Si è dunque oltre i valori limite non solo delle norme italiane, ma anche delle linee guida per la tutela della salute definite dall'OMS fin dal 2005. In tale situazione, in attesa della valutazione sanitaria dell'AUSL per il 2006, è prevedibile che si sia verificato l'anno scorso un aumento anche dei morti e dei ricoverati attribuibili all'inquinamento atmosferico, che sono classificabili come "evitabili".

Tutto questo non è stato sufficiente a indurre Regione, Provincia e Comuni ad adottare nuove strategie per migliorare la qualità dell'aria nell'inverno 2007/08. Il VI Accordo di Programma regionale non si differenzia dal precedente e ancora una volta non prevede l'esplicita informazione ai cittadini che i provvedimenti non sono tali da poter ridurre l'inquinamento nei tempi brevi. Nessuno ha in tasca soluzioni sicuramente efficaci, ma appunto perciò si dovrebbero sperimentare nuovi provvedimenti, se non altro per evitare ulteriori aggravamenti della situazione e possibilmente migliorarla.

Occorre avere il coraggio di sostenere che nel Comune di Bologna sono necessarie ulteriori restrizioni del traffico, in modo da ridurre le emissioni di origine locale e quindi alleggerire quelle complessive da area vasta. Nell'immediato si potrebbero attuare le seguenti misure: 1) riduzione del numero dei permessi di accesso alla ZTL, numero insostenibile dal centro storico sotto l'aspetto della qualità dell'aria, come i fatti hanno dimostrato; 2) eventuali ampliamenti della ZTL all'interno della circonvallazione, alla condizione di contenere i permessi di accesso; 3) istituzione di aree totalmente pedonalizzate; 4) miglioramento e sviluppo delle piste ciclabili; 5) blocco del traffico del giovedì da subito al 31 marzo, dal momento che non si giustifica la sua vigenza solo nel primo trimestre 2008 se si vuole educare la comunità a nuovi stili di mobilità; 5) spegnimento dei motori dei veicoli fermi non per dinamiche del traffico, come prevede anche l'Accordo Regionale.

Un'ultima considerazione circa il contributo del traffico motorizzato alla emissione di gas climalteranti. Il recente Piano Energetico Comunale attribuisce al traffico cittadino il 25% delle emissioni carboniche, con un contributo quindi non indifferente ai cambiamenti climatici di cui tanto si discute. Ciò nonostante tale Piano nulla prevede in merito ai trasporti, dimostrando ancora una volta la carenza di coordinamento tra i vari processi di pianificazione. Oggi è doveroso considerare la mobilità motorizzata anche sotto questo aspetto.

Il Comune di Bologna deve riconfermare la propria storica missione di prevenzione per la protezione della salute umana e assumersi la responsabilità di innovare e attuare azioni efficaci.