



## L'intervento

# Ticket e permessi

**Antonio Faggioli\***

Da certi sondaggi sarebbe risultato che il 73% dei bolognesi ritiene l'accesso a pagamento alla Ztl non coerente con la protezione del centro storico. È la stessa percentuale che, nel referendum indetto dal sindaco Imbeni nel 1984, si espresse a favore della chiusura del centro al traffico privato. Si cita spesso l'esperienza positiva di Londra, ove il ticket ha ridotto nel centro il traffico privato; ma è impossibile che ciò avvenga a Bologna, ove gli accessi a pagamento si aggiungeranno a quelli dei permessi permanenti (oltre 71.000 al 31.12.2005, di cui si dirà in altra nota).

Secondo il Comune, l'incremento di accessi conseguente al ticket sarebbe compensato dalla diminuzione avuta con Sirio, che è stata circa del 18% nel gennaio 2006 rispetto a gennaio 2005. Allora bisogna chiedersi: come mai Sirio non ha ridotto l'inquinamento? E qual è il carico di traffico compatibile con le esigenze del centro storico? Le risposte non potranno venire da disquisizioni teoriche, ma solo da concrete sperimentazioni con esiti verificabili. Il carico di traffico compatibile va definito rispetto a una pluralità di parametri, in modo da conciliare il diritto alla mobilità con i diritti alla salute dei cittadini e alla vivibilità del centro stesso, anche in termini di attrattiva commerciale e turistica e di valorizzazione del suo patrimonio storico, artistico e culturale.

Si rende quindi necessario individuare una serie di indicatori che permettano di

valutare quale sia la soglia consentita per assicurare tali diritti e un progetto di ricerca potrebbe essere lo strumento adeguato a fornire le informazioni necessarie. Oggi disponiamo solo degli indicatori di qualità dell'aria, secondo i quali il decremento del 18% degli accessi alla Ztl, unitamente al divieto di circolazione ai mezzi pre-euro e ai blocchi del giovedì in vigore nell'intero territorio comunale fino al 31 marzo, non hanno prodotto effetti positivi sulle polveri.

Nel gennaio-febbraio 2006 le polveri fini hanno superato non solo i limiti annuale e giornaliero di legge, ma anche le concentrazioni rilevate nello stesso bimestre del 2005. Nel primo trimestre di quest'anno la centralina di S.Felice ha già registrato per 50 giornate il superamento del limite giornaliero, contro le 35 ammesse dalle norme per l'intero anno. Si dirà che questi dati sono relativi all'intero territorio comunale e non specifici del centro storico, ma appunto per questo è sempre più urgente il monitoraggio delle polveri in centro, come ripetutamente proposto, considerato che lì si hanno le concentrazioni più elevate; infatti alle polveri che provengono dal traffico periferico si aggiungono quelle prodotte in loco, che vi stazionano più a lungo per la difficoltà a disperdersi nell'aria a causa della particolare configurazione urbana.

I risultati di rilevazioni eseguite in centro da vari enti in diverse occasioni (Medicina del Lavoro dell'Università nel 2000, Arpa nel

2003, Chimica Industriale dell'Università nel 2005), hanno documentato concentrazioni delle polveri di gran lunga superiori a quelle registrate dalla centralina San Felice e quindi una situazione di rischio particolarmente elevato per la salute di chi vi abita e vi lavora.

La giuria di 42 cittadini insediata lo scorso 5 marzo dalla Facoltà di Scienze Politiche della nostra Università, per sperimentare nuove forme di partecipazione, si è espressa contro il ticket per l'accesso al centro, sulla base di "considerazioni di equità sociale e di inefficacia nel limitare i fenomeni negativi di inquinamento e congestione". In quel "processo" la giuria ha anche proposto alcuni provvedimenti: 1 - rivedere periodicamente i criteri di rilascio dei permessi per la Ztl, con controlli più incisivi sia per la concessione sia sull'uso che ne viene fatto; 2 - applicare anche a motocicli e ciclomotori le limitazioni previste per gli autoveicoli.

Considerato che le attuali limitazioni producono una diminuzione del traffico privato anche nel resto della città, l'obiettivo da conseguire è una riduzione ulteriore in centro, fino a raggiungere quel "carico compatibile" di cui si è detto. Il pedaggio per l'ingresso al centro storico potrà rispondere a questa logica solo quando si accompagnerà a una significativa riduzione dei permessi permanenti.

**\*Libero docente  
in Igiene  
Università di Bologna**