



Con il Patrocinio

Ministero dell'Ambiente e della
Tutela del Territorio e del Mare

Ministero delle Infrastrutture



Ministero delle Politiche Agricole
Alimentari e Forestali

Ministero dello Sviluppo Economico

*

Speciale Trasporti e Mobilità sostenibile

Edizione n.12/1 • dic. '07- GENNAIO 2008

Dal 1987, pubblicazione mensile a carattere ambientale, tecnico-scientifico, economico, culturale e naturalistico

Fondatore

Rocco Colomba

Direttore Responsabile

Tony Colomba

Capo Redattore

Roberta Di Giuli

Redazione:

Valerio Maura, Giovanni Notaro, Alessandro Marchetti Tricamo, Paola Villani

E-mail: protecta@ecoedizioni.com

Hanno collaborato:

Massimo Aceti, Giulio Aguiari, Andrea Annunziata, Paola Artuso, Jacques Barrot, Christophe Bergerand, Luigi Bersani, Claudio Bertoli, Roberto Bertollini, Lorenzo Bertuccio, Alessandro Bianchi, Giuseppe Bonollo, Marco Bresci, Gaetano Cacciola, Rita Caroselli, Ennio Cascetta, Fabio Casiroli, Antonio Cataldo, Andrea Castronovo, Mario Cirillo, Amedeo Clavarino, Corrado Clini, Stéphane Cottin, Philippe Dager, Alice de Brauer, Paolo De Castro, Gianfranco De Cesaris, Antonio Di Pietro, Gianni Filippini, Stefano Fioravanti, Tullio Galletti, Al Gore, Jean-Philippe Imparato, Akihiro Kashiwagi, Ban Ki-moon, Maurizio Maggiore, Antonio Mattucci, Alberto Milotti, Massimo Nordio, Gianni Oliosi, Fabio Orecchini, Luigi Paganetto, Federica Pascualzi, Raoul Picello, Dorino Piras, Paolo Pissarello, Aldo Pozzoli, Ermete Realacci, Alberto Santel, Alfonso Pecoraro Scanio, Giulio Alberto Scartozzi, Lanfranco Senn, Riccardo Simone, Fabio Tarantino, Giuseppe Tartaglione, Alessandro Tramontano, Alessandro M. Tricamo, Paolo Vettori, Giampaolo Vitali, Mitsuhiro Yamashita

Sommario

■ Editoriale	9
Tony Colomba	
ISTITUZIONI INTERNAZIONALI	
■ L'appello dell'ONU: ridurre l'emissione dei gas serra	11
Ban Ki-moon , Segretario Generale dell'ONU	
■ Cambiamenti climatici: noi potremo trasformare ogni cosa	13
Al Gore , Premio Nobel per la Pace 2007	
■ L'Europa che si muove	16
Jacques Barrot , Commissario europeo ai Trasporti	
■ Una boccata d'aria killer	18
Roberto Bertollini , Esperto Salute e Ambiente OMS Ginevra	
GOVERNO CENTRALE	
■ La politica dei trasporti in Italia	20
Alessandro Bianchi , Ministro dei Trasporti	
■ Mobilità sostenibile: ritorno al futuro	22
Luigi Bersani , Ministro dello Sviluppo Economico	
■ Trasporti: verso una rivoluzione sostenibile	24
Antonio Di Pietro , Ministro delle Infrastrutture	
■ Quale mobilità per la tutela ambientale?	26
Alfonso Pecoraro Scanio , Ministro dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare	
■ L'agricoltura al servizio dei trasporti	28
Paolo De Castro , Ministro delle Politiche agricole alimentari e forestali	
POLITICHE NELLA UE	
■ VII Programma Quadro: trasporti di superficie	32
Maurizio Maggiore , DG Ricerca - Commissione Europea	
■ La roadmap dell'idrogeno del Progetto HyWays	34
Antonio Mattucci , Dip. Tecn. Energia Fonti Rinnovabili e Risparmio Energetico-ENEA	
■ MOBIDAYS: il settore trasporti sorvegliato speciale	38
Paola Artuso	
■ Esiti dei Programmi europei	40
Antonio Cataldo , Dip. Stato dell'Ambiente e Metrologia Ambientale - APAT	
Paola Villani , Mobility Manager della Provincia di Torino	
POLITICHE IN ITALIA	
■ Inquinamento urbano: strategie di contenimento	42
Ermete Realacci , Pres. VIII Comm. Ambiente, Territorio e Lav. Pubblici, C. Deputati	
■ Cura del ferro, ricetta vincente in Campania	44
Ennio Cascetta , Assessore ai Trasporti della Regione Campania	
■ Agire localmente	47
Dorino Piras , Ass. Risorse idriche, Qualità dell'Aria e Inquin. atmosferico Prov. Torino	
Paola Villani , Mobility Manager della Provincia di Torino	
■ Politiche e progetti a Genova	50
Paolo Pissarello , Vice Sindaco e Assessore alla Mobilità sostenibile di Genova	
■ Mobilità sostenibile: la sfida continua	53
Alberto Santel , Direttore Ufficio Mobilità Comune di Genova	
■ Genova, trasporti in evoluzione	56
Stefano Fioravanti , Giulio Alberto Scartozzi , MEMIT - Bocconi	

Esiti dei Programmi europei

L'Unione Europea, nell'ambito del VI Programma Quadro, ha finanziato numerosi programmi di ricerca e sviluppo tecnologico dedicati ai trasporti. Temi sviluppati, strategie attuate ed obiettivi raggiunti

Antonio Cataldo*, Paola Villani**

L'Unione Europea, che ha sempre indirizzato la sua politica di integrazione anche in ambito ambientale, ha formalizzato i primi sforzi per un più razionale impiego del territorio e l'ottimizzazione del sistema dei trasporti nel 1992 con la pubblicazione del Libro Bianco sullo «Sviluppo futuro delle Politiche di Trasporto» con il quale sono state suggerite le misure per raggiungere obiettivi di mobilità sostenibile attraverso l'efficienza, la competitività ed un elevato grado di sicurezza e protezione per l'ambiente. Un impegno ribadito a più riprese negli anni successivi. Lo strumento tecnico individuato per il sostegno economico alle attività programmate nelle varie pubblicazioni si concretizza nei Programmi Quadro, già attivi negli anni '80 ma che solo a partire dal 1994, sono stati centrati specificatamente sulla mobilità sostenibile. A partire dal IV Programma Quadro e nei due successivi, la Comunità Europea ha così finanziato

vari programmi di Ricerca e Sviluppo Tecnologico dedicati ai trasporti. Diversione modale, sistemi per l'indirizzamento dell'utenza, infomobilità, riduzione degli impatti sull'ambiente ed eliminazione delle esternalità negative, per favorire l'accessibilità e mantenere elevati tassi di sicurezza e qualità dei servizi. I temi sviluppati e le azioni intraprese hanno interessato la gestione della mobilità a livello aziendale, l'integrazione dei trasporti e dell'uso del territorio, l'efficienza e la qualità del servizio di trasporto pubblico, i sistemi di gestione integrata del traffico, la protezione dei percorsi pedonali, i sistemi di propulsione puliti, la distribuzione delle merci nei centri urbani e le misure di *road and area pricing*. L'elenco dei progetti cofinanziati e delle città europee che hanno aderito alle diverse iniziative è articolata, talmente articolata che la stessa Unione Europea, nell'introduzione al V Programma Quadro, ha ammesso di

aver fornito "un supporto non coordinato" alle iniziative finanziate dalle differenti Direzioni Generali: è stata riconosciuta la validità delle misure adottate per la risoluzione dei problemi di mobilità ed è stata data ampia eco alla possibilità che questi primi esperimenti possano aver mutato il quadro di riferimento per il settore trasporti. L'impegno della Commissione Europea è proseguito nel VI Programma Quadro con l'intento di finalizzare meglio le risorse disponibili, riducendo il numero dei progetti ed attivandone un numero limitato per un altrettanto limitato numero di città beneficiarie: le iniziative intraprese sono state CIVITAS e CUTE.

I progetti CIVITAS e CUTE

CIVITAS è stato caratterizzato da un insieme di progetti coordinati ed improntati su strategie radicali per il trasporto urbano pulito: le città che hanno aderito, presentando una proposta cofinanziata al 35% dalla Commissione, hanno proposto soluzioni per la riduzione della congestione e l'inquinamento attraverso l'uso di tecnologie e misure tese a migliorare l'efficienza nell'uso dell'energia e nel ricorso a fonti più pulite. Il progetto CIVITAS è stato esteso a 14 «città pilota» (raggruppate in 8 differenti consorzi) che hanno avuto accesso a 50 milioni di euro, città successivamente affiancate da altre 5 nei Paesi candidati ad entrare nella Unione Europea (e annessi il primo gennaio 2004).

Nel progetto CUTE, l'Unione Europea ha stanziato 18,5 milioni di euro per la promozione dell'introduzione dell'idrogeno nel sistema di trasporto di 9 città, realizzando 27 automezzi alimentati da idrogeno prodotto localmente. Sono proseguite le azioni già sviluppate dal programma precedente per la riduzione delle emissioni di gas serra, per aumentare il rendimento dei carburanti utilizzati nelle flotte di trasporto urbano, attivando con il programma ENERGIE parte dei progetti finalizzati all'adempimento de-



Con il progetto CIVITAS, soluzioni a favore di un trasporto urbano pulito

[Conferenza: Sara Canevello/ICI]

gli obiettivi del Protocollo di Kyoto e proseguendo nella linea di ottimizzazione delle risorse energetiche che aveva già avuto spazio nel quadriennio precedente con i programmi JOULE e THERMIE.

A quindici anni di distanza dalla pubblicazione del primo Libro Bianco vengono rinnovati i principi di sviluppo di un trasporto moderno e sostenibile, puntualizzando oltre agli obiettivi raggiunti anche l'esistenza e la persistenza di alcune difficoltà nella mancata armonizzazione delle politiche di trasporto, per la crescita diseguale delle modalità e l'acuirsi dei problemi ambientali derivati. Problematiche destinate ad accentuarsi con lo sviluppo economico e in modo particolare con l'allargamento dell'Unione Europea. I risultati ottenuti sono stati comunque sufficientemente incoraggianti e tali da indurre l'Unione Europea a finanziare nuovamente sia altre forme di sperimentazione sia ricerche finalizzate a dare continuità alle azioni sino a qui intraprese.

Gli stanziamenti

Il VI Programma Quadro (2003-2007), ha stanziato 2.120 milioni di euro su un totale di 11.285 ed ha avuto l'obiettivo principale di costituire uno Spazio Europeo per la Ricerca nel quale i temi dello sviluppo sostenibile, delle fonti di energia e del settore trasporti fossero una priorità.

La distribuzione degli stanziamenti, considerato che non esiste un sistema di attribuzione proporzionale ai Paesi secondo «quote nazionali», beneficia di fatto di progetti che coinvolgono contemporaneamente *partner* di Paesi diversi qualora il campo di applicazione delle attività di ricerca sia destinato ad avere impatti duraturi e replicabili. Questa è stata la strada individuata per evitare i rischi dello scioglimento dei consorzi beneficiari di finanziamento, consorzi che, spiace doverlo riportare, hanno terminato l'attività di ricerca e di sperimentazione al termine del programma cofinanziato.

A partire dall'ottobre del 1999 parte dei progetti finanziati nell'ambito dei Programmi Quadro sono stati resi disponi-



Rifornimento di un impianto di distribuzione idrogeno

bili al pubblico: la Commissione Europea, unitamente all'Unione Internazionale del Trasporto Pubblico (UITP), ha fondato il Sistema di Informazione sul Trasporto Locale Europeo (ELTIS) accessibile anche via internet con il fine ultimo di farlo diventare uno strumento per lo scambio di esperienze tra le città interessate alla promozione di iniziative di mobilità sostenibile. Purtroppo relativamente alla grande quantità di programmi e progetti pilota intrapresi durante il corso degli anni, le informazioni direttamente disponibili all'utenza non sono tantissime e solo per alcuni progetti c'è la possibilità di visionare i documenti relativi senza dover inoltrare richiesta formale al singolo referente.

L'obiettivo di analizzare quanto più profondamente l'insieme delle misure tecniche e «non tecniche» e di valutarne la significatività per il miglioramento della qualità dell'aria avrebbe dovuto riguardare la valutazione del rapporto costi-efficacia e costi-efficienza ma le difficoltà incontrate per il recupero delle informazioni dettagliate e necessarie per un'analisi così mirata, sono state possibili soltanto in soli pochi casi. La carenza informativa ha reso di fatto impossibile, al di là delle dichiarazioni programmatiche, la valutazione dei singoli progetti e la mutua trasferibilità da un contesto all'altro delle misure applicate, opera di per sé complessa considerato l'insieme non numerabile delle componenti e dei parametri che caratterizzano ogni singolo scenario urbano, soprattutto quando esperienze già condotte in questo senso hanno dimostrato che le piccole differenze tra realtà territoriali

con macrocaratteri simili hanno prodotto effetti distorti o discordanti.

L'elenco degli ostacoli incontrati non si ferma qui: oltre a rammentare la tanto invocata mancanza di uno studio retroattivo approfondito delle iniziative intraprese, già nell'ambito della singola città risulta arduo estrapolare i risultati di un'azione, di un esperimento o di un progetto pilota che spesso ha coinvolto in minima parte il tessuto urbano, gli utenti e le fonti di emissione: i progetti, laddove non siano rimasti alla fase embrionale coincidente con la vita del consorzio delle città aderenti e all'erogazione dei finanziamenti ed abbiano invece proseguito il proprio cammino autonomamente sia perché sostenuti o incoraggiati dai soggetti pubblici e/o privati interessati, sono relativi ad interventi di piccolo taglio su scenari complessi e ciò può portare ad una percezione errata o una sovrastima della reale incidenza dell'intervento che, seppure di indubbio valore assoluto, ha un effetto del tutto relativo rispetto al contesto generale in cui ha visto la luce.

Volendo giudicare nel complesso lo sforzo non indifferente che le Amministrazioni municipali ed i Governi di comune intesa con la collaborazione dell'Unione Europea hanno prodotto, si è divisi nel constatare il divario tra le (migliori) intenzioni di perseguire gli obiettivi di mobilità sostenibile e i risultati concreti o, quanto meno e nel caso ce ne siano e siano stati rilevati, la loro ampia divulgazione e l'attestazione della validità delle azioni intraprese.

*Dip. Stato dell'Ambiente e Metrologia Ambientale-APAT
** Mobility Manager della Provincia di Torino