

**20 febbraio 2004, Palazzo Soragna - Strada al Ponte Caprazzucca, 6/a  
Sede Unione Parmense degli Industriali - PARMA**

**"Nuovi scenari e politiche innovative per il Mobility Management"**

Intervengono:

Pietro Vignali, *Assessore Mobilità Comune di Parma*

Arcangelo Merella, *Presidente Consulta della Mobilità – ANCI (trattenuto a Roma)*

Giorgio Goggi, *Assessore Traffico Comune di Milano*

Renato Gorgoni, *Assessore alla Mobilità Provincia di Venezia*

Vincenzo Bugliani, *Assessore alla Mobilità Comune di Firenze (trattenuto a Roma)*

Walter Tocci, *Commissione Cultura Camera Deputati (trattenuto a Roma)*

Vittorio Guasti, *Commissione Lavori Pubblici Senato (trattenuto a Roma)*

Altero Matteoli, *Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (ha inviato telegramma)*

Traccia per il dibattito a cura di Paola Villani - *Politecnico di Milano - APAT (Agenzia nazionale per la Protezione dell'Ambiente e servizi Tecnici)*

Il quadro normativo nazionale<sup>1</sup> ed europeo<sup>2</sup> di riferimento per le politiche di mobilità, di protezione della salute pubblica, di contrazione dei fattori emissivi ha tracciato chiare linee di intervento entro le quali agire al fine di:

- soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione,
- assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico,
- assicurare la riduzione dei consumi energetici,
- aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale,
- minimizzare l'uso individuale dell'automobile privata,
- moderare il traffico,
- incrementare la capacità di trasporto delle infrastrutture,
- aumentare la percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di car pooling e car sharing;
- ridurre i fenomeni di congestione nelle aree urbane.

Quali scenari prefigura e quali politiche di mobility management ritiene possano essere messe in atto nel breve periodo?

---

<sup>1</sup> La normativa di riferimento per l'applicazione dei programmi di mobility management può essere ricollegata:

- ai *Piani Urbani della Mobilità* (P.U.M.) istituiti dalla legge n. 340 del 24 novembre 2000, per i quali gli obiettivi, tratti dall'art.22, comma 1 della Lg.n.340/2000, risultano essere quelli menzionati nella traccia per il dibattito;
- al *Piano Sanitario Nazionale* che ha recepito le indicazioni dell'OMS sulle *policy* per la promozione intersettoriale della salute identificate anche nel recente programma d'azione comunitaria nel campo della sanità pubblica *dec.1786/2002/CE per il periodo 2003-2008* e i cui campi di applicazione investono proprio le tematiche del mobility management: *Transport, Energy and Urbanisation* (COM (2003) 338 def. art. 7, art. 10);
- alla normativa nazionale vigente sul tema dell'inquinamento atmosferico e in particolare
  - al D.M. 60/02 "Recepimento della direttiva 1999/30/CE del Consiglio del 22 aprile 1999 concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo e della direttiva 2000/69/CE relativa ai valori limite di qualità aria ambiente per il benzene ed il monossido di carbonio",
  - al D.L. 351/1999 "Attuazione della direttiva 96/62/CE in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria",
  - al D.P.R. 203/88 "Attuazione delle direttive CEE numeri 80/779, 82/884, 84/360 e 85/203 concernenti norme in materia di qualità dell'aria".

<sup>2</sup> A livello comunitario le azioni di mobility management sono promosse all'interno:

- del recente *Programma Comunitario d'Azione in materia di ambiente* (Dec.1600/2002/CE del 22.07.02) che traccia la strategia ambientale europea nel decennio 2002/2011 sulla base dei seguenti principi: "chi inquina paga", "precauzione per un'azione preventiva", "riduzione dell'inquinamento alla fonte"
- del *Libro bianco sulla politica dei trasporti* che auspica il riequilibrio e la complementarità tra i modi al fine di contribuire attivamente alla contrazione dei consumi energetici, consumi attribuibili al settore trasporti stradali per il 32%, lo sforzo di riduzione della domanda risulta essere prioritario