



Ministero dell'Ambiente

e della Tutela del Territorio

Servizio Inquinamento Atmosferico e Rischi Industriali - IV^a
Divisione

PARMA – 15 marzo 2002

Conferenza nazionale mobility management

Le politiche promosse dal Ministero dell'ambiente

La mobilità all'interno di un territorio si sviluppa in funzione delle attività insediate e dell'offerta di trasporto in esso presente, le aree densamente urbanizzate, sono quindi un luogo ad elevata densità di mobilità, dove si svolge quasi il 70% degli spostamenti di persone di tutto il territorio nazionale, in condizioni insoddisfacenti per la bassa velocità commerciale media e per l'elevato livello delle diseconomie e di danno ambientale che li caratterizzano.

D'altra parte, la maggior parte degli spostamenti nelle aree metropolitane non supera i 50 Km/giorno e, nelle aree urbane, la lunghezza media degli spostamenti risulta inferiore ai 5-10 Km, distanze che possono essere agevolmente percorse ricorrendo a mezzi di trasporto meno inquinanti e, soprattutto, in grado di occupare una minore quantità di spazio pubblico.

In questo quadro di riferimento, il Ministero dell'ambiente ha promosso, attraverso il primo decreto del 27/3/1998, l'introduzione di politiche ed interventi finalizzati al governo della domanda di mobilità. Il decreto ha finanziato la costituzione di uffici presso le amministrazioni locali (*mobility manager di area*), finalizzati al coordinamento dei piani degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti delle aziende con oltre 300 dipendenti.

A questo primo decreto si è aggiunto il successivo decreto del 21/12/2000, con cui il Ministero dell'ambiente ha esteso l'ambito territoriale di riferimento del mobility manager di area a tutte le zone in cui esiste una elevata concentrazione di spostamenti di persone o cose ed a tutte le aziende, o ad altri attrattori, che fanno parte della stessa area. Sono stati inseriti fra i soggetti beneficiari anche luoghi di divertimento, scuole, ospedali, manifestazioni periodiche.

Con il decreto del 20 dicembre 2000, sono stati messi a disposizione degli Enti Locali destinatari del finanziamento (Comuni, Associazioni di Comuni, Province

1

**Servizio Inquinamento Atmosferico e Rischi Industriali - IV^a
Divisione**

**Via Cristoforo Colombo 44 – 00147 Roma - Tel. 06 5722 5327 –
Fax 06 5722 5374/71**

e-mail santel.alberto@minambiente.it - marcantonio.mluisa@minambiente.it

delegate dai Comuni, indipendentemente dal numero di abitanti), 30 miliardi di lire, da destinare a:

- promuovere azioni di divulgazione, formazione e di indirizzo presso le aziende e gli enti interessati;
- assistere le aziende nella redazione dei PSCL (Piani degli Spostamenti Casa Lavoro);
- favorire l'integrazione tra i PSCL e le politiche dell'Amministrazione Comunale in una logica di rete e di interconnessione modale;
- verificare soluzioni, con il supporto delle aziende che gestiscono i servizi di trasporto locale, su gomma e su ferro, per il miglioramento dei servizi e l'integrazione degli stessi, con sistemi di trasporto complementari ed innovativi, per garantire l'intermodalità e l'interscambio, e l'utilizzo anche della bicicletta e/o di servizi di noleggio di veicoli elettrici e/o a basso impatto ambientale
- favorire la diffusione e sperimentazione di servizi di taxi collettivo, di car-pooling e di car-sharing;
- fornire supporto tecnico per la definizione dei criteri e delle modalità per l'erogazione di contributi e incentivi diretti ai progetti di mobilità sostenibile;
- promuovere la diffusione di sistemi e mezzi di trasporto a basso impatto ambientale;
- monitorare gli effetti delle misure attuate in termini di impatto ambientale e decongestione del traffico veicolare.

il cofinanziamento da parte del Ministero dell'Ambiente è pari al 50% del costo complessivo dei progetti. La restante parte dovrà essere messa a disposizione a livello locale, con la partecipazione delle aziende interessate.

L'innovazione principale di questo decreto consiste nel finanziamento, oltre che dell'ufficio del mobility manager di area, anche dell'attività di promozione, organizzazione e gestione operativa di servizi di trasporto collettivo, necessari per l'attuazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, a condizione che questi servizi di trasporto siano innovativi, ad alto contenuto informativo e tecnologico e che non si limitino a ripetere gli attuali servizi per gli "operai".

Il Ministero ha anche finanziato, fra il 2000 ed il 2001, l'acquisto di veicoli e di carburanti a basso impatto ambientale, in particolare promuovendo l'utilizzo del metano e del GPL per autotrazione, lo sviluppo del programma per l'introduzione di servizi di car sharing, ed ha infine contribuito alla realizzazione di politiche radicali per la mobilità sostenibile nelle aree urbane e metropolitane, in questi due anni il Ministero ha investito oltre 200 mld per la mobilità sostenibile.

Le politiche ambientali, infine, costituiscono l'anello finale di una catena che ha avuto inizio con l'approvazione della direttiva 96/62 per il miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane, che ha visto l'approvazione del decreto 163/99, con cui sono stati individuati i valori limiti delle emissioni da traffico e che è infine confluito nel decreto di recepimento delle direttive 99/30 e 2000/69, con cui si trasferiscono alle Regioni le competenze per la definizione dei piani di risanamento della qualità dell'aria, all'interno delle zone classificate a rischio di inquinamento. Un elemento importante del corpo normativo comunitario è il dimezzamento al 2005 delle concentrazioni di inquinanti in atmosfera oggi ammesse (*10 microgrammi per metro cubo di benzene e 40 microgrammi per il PM10*), l'ulteriore dimezzamento di questi

valori nel 2010 e, infine, la previsione di sanzioni a carico degli stati che non rispetteranno tali limiti di emissioni da traffico.

L'evoluzione del quadro normativo, nazionale e comunitario, l'aggravarsi della situazione ambientale nelle aree urbane e metropolitane, le situazioni di rischio per la salute di tutti i cittadini ed il peggiorare delle condizioni di sicurezza della circolazione, che fa ormai assomigliare i resoconti degli incidenti stradali ad un bollettino di guerra, rendono evidente ed inderogabile la necessità di non accontentarsi dello sviluppo tecnologico dei motori e dei carburanti e di non aspettarsi dalla realizzazione di nuove infrastrutture la soluzione ai problemi della congestione del traffico.

L'esperienza accumulata negli altri paesi europei e negli Stati Uniti ha da tempo individuato nella gestione della domanda di mobilità l'intervento più efficace ed efficiente sia rispetto ai risultati ottenibili, sia rispetto al costo di questi interventi. La stessa realizzazione di nuove infrastrutture, per la circolazione o per la sosta dei veicoli diventa rapidamente inutile, anzi dannosa - dato che si trasforma essa stessa in un rapido aumento dei veicoli complessivamente in circolazione - se non è accompagnata da radicali interventi per la riduzione del numero degli spostamenti individuali veicolari.

La riduzione del numero degli spostamenti individuali è, oggi, la strada più promettente da percorrere per ottenere il risultato finale degli interventi per la regolazione della circolazione, ovvero la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dell'incidentalità, la riduzione dei consumi energetici e delle emissioni di CO₂.

Le politiche per la gestione della domanda di mobilità, tuttavia, sono efficaci solo se non sono settoriali ma se rappresentano un intervento organico di riorganizzazione complessiva della struttura interna delle amministrazioni locali e se si pongono l'obiettivo di incidere complessivamente su tutti i fattori che influenzano scelte modali e comportamenti individuali, in primo luogo le decisioni in materia di insediamenti e di uso del territorio.

La costituzione dell'ufficio del mobility manager di area non deve quindi limitarsi ad aggiungere una funzione od una attività alle tante di cui si occupa il Comune, ma deve rappresentare l'occasione per integrare funzioni e compiti oggi suddivisi fra uffici diversi (almeno quelli relativi alla gestione della circolazione, alla predisposizione del piano degli orari e dei tempi della città, alla gestione del piano regolatore).

Non si tratta di dare vita a una nuova megastuttura, ma, più efficacemente, di realizzare un metodo di consultazione permanente degli uffici esistenti, in modo che le singole decisioni settoriali siano adottate consapevolmente, una volta verificate le conseguenze di una scelta sull'insieme della vita della città, in modo che l'obiettivo del miglioramento della qualità della vita nelle aree urbane possa diventare una azione concreta e non una mera enunciazione di principio.

Il Dirigente
Dr. Alberto Santel

Q