



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

DIREZIONE GENERALE PER LA SALVAGUARDIA AMBIENTALE

Parma, 3 marzo 2006

6° CONFERENZA NAZIONALE EUROMOBILITY

LE POLITICHE PER LA MOBILITÀ
E LA QUALITÀ DELL'ARIA

Ing. Bruno Agricola

Direttore Generale Direzione per la Salvaguardia Ambientale

CONSIDERATE:

- la complessità tecnica della materia inerente la valutazione e gestione della qualità dell'aria e
- la necessità di creare un coordinamento più forte di tutte le autorità competenti a vari livelli (nazionale, regionale, locale)



Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio istituisce,
con DM del 18/2/2005, n. 160,

CNEIA

**Commissione Nazionale Emergenza
Inquinamento Atmosferico**

Obiettivi della CNEIA

- 1 Definire un piano di interventi urgenti per contenere nella misura massima possibile i fenomeni di inquinamento atmosferico
- 2 Disporre in tempi brevi di informazioni e valutazioni scientifiche a supporto delle decisioni che, a livello nazionale, regionale e locale, devono essere assunte in merito agli interventi sia emergenziali, che di breve, medio e lungo periodo

Come è organizzata CNEIA

Sono stati organizzati 9 gruppi di lavoro (70 esperti) il cui coordinamento è stato affidato ai rappresentanti delle Regioni, delle Province e dell'ANCI e per gli aspetti tecnico - scientifici ad APAT, CNR ed ENEA.

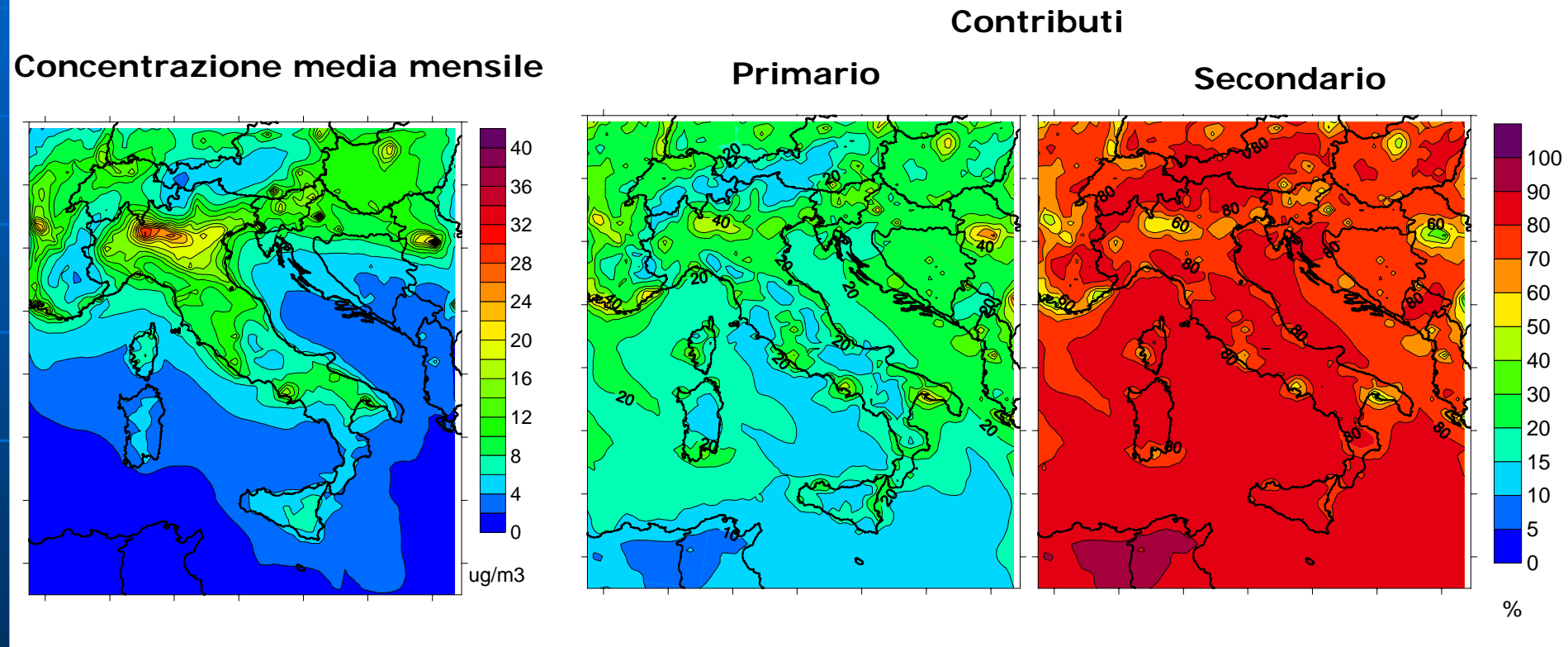
Le tematiche trattate hanno riguardato:

- Raccolta ed elaborazione dati su QA ed emissioni da fonti fisse e mobili (gruppi 1 e 2)
- Raccolta ed elaborazione dati su misure non tecniche (gruppo 3)
- Messa a punto di modelli previsionali e definizione del quadro nazionale delle concentrazioni di PM10 e relativi precursori (gruppi 4 e 5)
- Stima effetti sanitari sulla popolazione (gruppo 6)
- Soluzioni tecnologiche ed organizzative per la riduzione delle emissioni (gruppo 7)
- Attività in corso negli altri paesi UE volte a prevenire fenomeni di inquinamento (gruppo 8)
- Metodologie di analisi per la valutazione dell'efficacia di piani, programmi ed interventi di prevenzione dell'inquinamento atmosferico (gruppo 9)

Prime conclusioni emerse in ambito CNEIA

1. **Una stima di massima indica la necessità di ridurre tutte le emissioni inquinanti in modo da ridurre le concentrazioni medie annuali in atmosfera di PM₁₀ in alcune zone anche del 50%**
2. **E' possibile prevedere con sufficiente approssimazione l'efficacia delle misure di contenimento delle emissioni, attraverso modelli che richiedono dati di ingresso dettagliati**
3. **E' opportuno un confronto con l'impegno assunto con il Protocollo di Kyoto (adozione di misure sinergiche per la riduzione delle emissioni di CO₂)**

Concentrazione media mensile di PM10 e sua composizione percentuale in termini di primario e secondario.



FONTE: ENEA, 2005

Trasporti l'evoluzione degli ultimi anni

- E' il settore più rilevante per le emissioni di PM10 ridotte del 14% dal 1990 al 2003 grazie all'introduzione di nuove tecnologie motoristiche e al miglioramento della qualità dei carburanti
- Proposti limiti di emissione Euro V molto stringenti per il PM

Incremento dal 1990 al 2003 del numero totale di veicoli circolanti

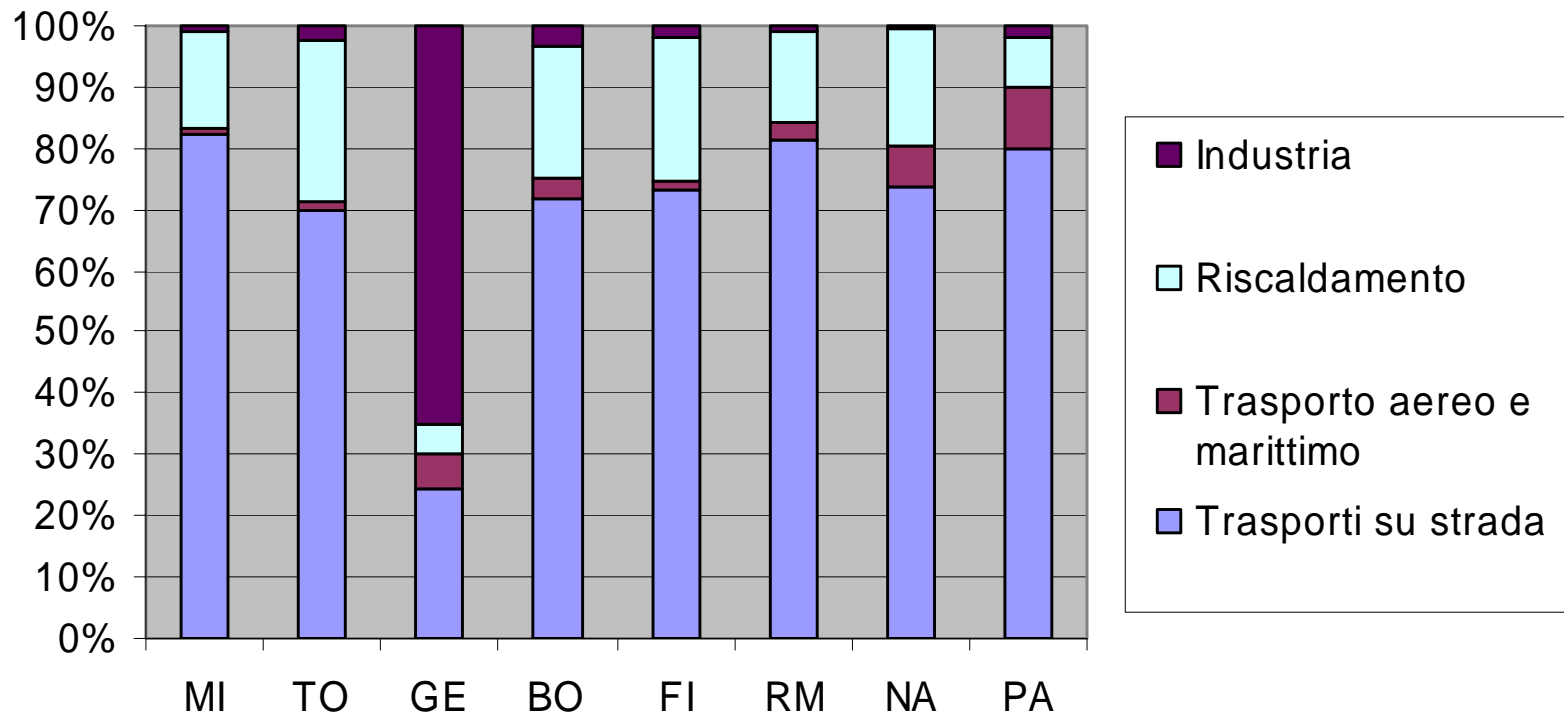
- Autoveicoli passeggeri + 25.1 %
- Veicoli a due ruote + 44.3 %
- Veicoli comm. leggeri + 107.8 %
- Autoveicoli diesel + 94.9 %

Inversione di tendenza delle emissioni di particolato dal parco degli autoveicoli diesel

Elevata incidenza sulle emissioni totali in ambito urbano

Trasporti: incidenza sulle emissioni totali in ambito urbano

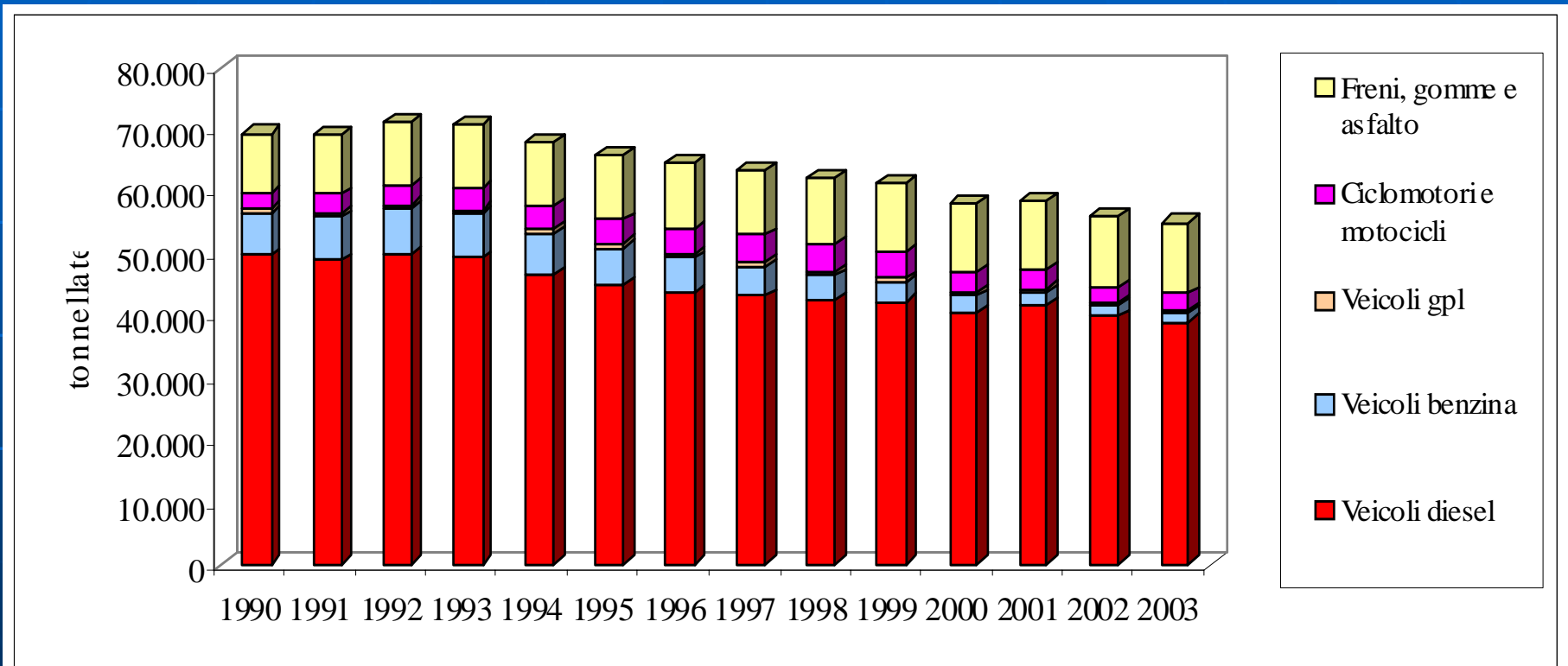
Emissioni comunali di PM10 nel 2000



FONTE: APAT, 2000

Trasporti: il contributo del diesel

Distribuzione delle emissioni di PM10 per il settore trasporti su strada



FONTE: APAT

Trasporto passeggeri: misure di intervento

- Predisposizione e attuazione dei Piani Urbani della Mobilità (PUM);
- Sviluppo delle politiche di mobility management, quale strumento di integrazione delle differenti misure gestionali della domanda di mobilità;
- Potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico locale e rinnovo delle flotte attraverso la sostituzione dei mezzi obsoleti;
- Potenziamento del servizio di car sharing, quale misura innovativa complementare al trasporto pubblico;
- Incentivazione all'utilizzo del trasporto pubblico locale (es. deducibilità del costo degli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico locale dal reddito imponibile);
- Promozione di carburanti a basso impatto ambientale (metano e gpl), del gasolio con contenuto in zolfo < 10 ppm;
- Sviluppo e adozione di sistemi telematici innovativi finalizzati a indirizzare la domanda di mobilità e a controllare e fluidificare il traffico;
- Introduzione di un sistema di tassazione dei veicoli in funzione delle emissioni (degli inquinanti e della CO₂), coerente con gli indirizzi dettati a livello comunitario;
- Prosecuzione delle politiche di incentivo al rinnovo del parco autovetture.

Trasporto Merci: misure di intervento

BREVE-MEDIO TERMINE

- **regolamentare gli accessi nelle aree urbane**
- **favorire la concentrazione dei punti di consegna incentivando la terziarizzazione del trasporto con la possibilità di utilizzazione di linee riservate**
- **attuare politiche di concertazione sviluppate dalle amministrazioni locali, allo scopo di coordinare le attività dei diversi operatori logistici, nonché di agevolare l'interazione tra domanda ed offerta**
- **incentivare l'acquisto di veicoli per la distribuzione merci a basso impatto (alimentazione a gas o ibridi)**

LUNGO TERMINE

- **realizzare piattaforme logistiche (fisiche e virtuali)**
- **creare nuovi minihub e potenziare i nodi di interscambio integrati con il trasporto di lunga percorrenza**

Mobility management: misure di intervento

- **Monitoraggio degli spostamenti che si generano anche al di fuori della cosiddetta mobilità sistematica (spostamenti casa – lavoro e casa – scuola)**
- **Pianificazione ed attivazione di servizi di trasporto per grandi poli di attrazione degli spostamenti (università, uffici, centri commerciali) e per l'organizzazione di eventi che richiamano grandi concentrazioni di popolazione**
- **Maggiore predisposizione nell'utilizzo di sistemi di trasporto flessibile (bus a chiamata, car sharing) e nella diffusione di servizi di infomobilità**
- **Predisposizione ed attuazione del Piano Tempi ed Orari della città**
- **Razionalizzazione dei sistemi di distribuzione delle merci in ambito urbano**

Iniziative in corso

ACCORDI DI PROGRAMMA

- **CAR SHARING** (10 milioni di euro, siglato il 15 novembre 2005)
- **ICBI** (Iniziativa Carburanti a Basso Impatto – 20 milioni di euro, siglato il 19 ottobre 2005)
- **PROGETTO METANO** (20 milioni di euro)
- **ACCORDO ANCMA** (50 milioni di euro, siglato il 18 aprile 2005)

FINANZIAMENTI STATALI A FAVORE DEI VEICOLI A BASSO IMPATTO

- **Legge n. 166 del 1 agosto 2002** (90 milioni di euro, incentivi erogati dalla Cassa DD.PP.)
- **Legge n. 248 del 2 dicembre 2005** (40 milioni di euro, incentivi MAP)

Iniziative da attivare nel corso del 2006

FINANZIAMENTO AI COMUNI PER INTERVENTI SULLA DOMANDA DI MOBILITÀ (≈ 8 MILIONI DI EURO)

PROGETTI IMMEDIATAMENTE CANTIERABILI RELATIVI A:

- **sistemi di distribuzione merci a basso impatto ambientale in ambito urbano**
- **equipaggiamento delle aree di parcheggio con infrastrutture finalizzate a favorire l'intermodalità tra mezzi di trasporto privati e pubblici**
- **servizi di trasporto interaziendali ovvero servizi di trasporto dedicati agli spostamenti casa-scuola**

FONDO DA RIPARTIRE PER ESIGENZE DI TUTELA AMBIENTALE (70 milioni di euro), di cui alla legge n. 58 del 22 aprile 2005, modificata dall'art. 1 comma 432 della legge n. 266 del 23 dicembre 2005 (legge finanziaria 2006)