



MOBILITA'

L'EUROPA DEVE DIRIGERE LA POLITICA DEI TRASPORTI NELLA GIUSTA DIREZIONE

In Europa, il trasporto continua a contribuire in maniera sproporzionata alle emissioni di gas ad effetto serra, alla cattiva qualità dell'aria ed al rumore; inoltre, utilizza tuttora modi inefficienti per spostare persone e merci.

E' stato recentemente presentato al Parlamento Europeo il rapporto "[Transport at a crossroads](#)" (Il trasporto al crocevia), da parte della professoressa Jacqueline McGlade, direttore esecutivo dell'Agenzia Europea per l'Ambiente (EEA),

Nella sua presentazione McGlade ha sottolineato come "Sappiamo che esiste la tecnologia per far fronte agli impatti del settore dei trasporti sull'ambiente europeo. Tuttavia, numerosi veicoli che escono dalla catena di produzione sono tutto fuorché "verdi" e il settore del trasporto merci favorisce ancora i modi di trasporto meno efficienti mentre le ferrovie dell'UE non sono ancora dotate di un sistema unificato.

Nel momento in cui abbiamo bisogno di far fronte ai nostri problemi economici e ambientali con soluzioni sostenibili e "verdi", la tendenza nel settore dei trasporti sta puntando verso la direzione sbagliata e continuerà in tale modo a contribuire all'inquinamento atmosferico, all'aumento di emissioni di gas a effetto serra e di numerosi impatti ambientali negativi."

Tra il 1990 e il 2006, **le emissioni di gas a effetto serra sono aumentate del 26%** cioè di 180 milioni di tonnellate, con l'esclusione del trasporto aereo e marittimo internazionale (EU-15).

Nel 2006, si ha un aumento più elevato delle emissioni nazionali quali ad esempio 132 milioni di tonnellate per il Belgio o i 157 milioni della Romania. [Emissioni annuali per il 2006 - [Osservatorio di dati relativi al gas a effetto serra dell'EEA](#)]

Tra il 1996 e il 2006 il **volume totale di merci misurato in tonnellate-chilometro è aumentato del 35%** negli Stati membri dell'UE ovvero 650 milioni di tonnellate - km, significativamente superiore al trasporto complessivo di merci in Germania. Il trasporto ferroviario di merci e quello nelle acque interne ha invece visto una diminuzione della quota di mercato.

Tra il 1995 e il 2006 il **numero di proprietari di autoveicoli nell'EU-27 è aumentato del 22%**, il che rappresenta 52 milioni di autoveicoli. Tale incremento è equivalente all'intera flotta del Regno Unito e della Spagna riuniti. Nel 2006, il numero di chilometri trascorso dai passeggeri dei paesi membri dell'EEA, è aumentato di 65 milioni di chilometri.

Le emissioni inquinanti prodotte dagli autoveicoli sono in diminuzione, ma la qualità dell'aria è tuttora un problema in tutta l'Europa. In particolare non si registrano significativi miglioramenti nelle concentrazioni di PM₁₀ e degli ossidi di azoto che determinano un maggior impatto sulla qualità dell'aria e per la salute umana.

Molte persone sono esposte a livelli di rumore causato dai trasporti che hanno effetti sulla qualità della loro vita e sulla loro salute, in particolare nei grandi agglomerati urbani. Il ru-



Direttore responsabile: Marco Talluri

Autorizzazione del Tribunale di Firenze n. 5396 del 14 febbraio 2005

Redazione: ARPAT, Via Ponte alle Mosse 211-50144 FIRENZE - tel. 055-3206285 — fax. 055-3206218 mail

comunicazione .fi@arpat.toscana.it

Testo di questo numero a cura di:

Redazione Arpatnews comunicazione.fi@arpat.toscana.it

Siamo su internet: www.arpat.toscana.it/arpatnews

E' possibile ricevere regolarmente Arpatnews, personalizzandone le modalità (periodicità, temi, ecc.) all'indirizzo:

<http://www.arpat.toscana.it/arpatnews/richiesta>

Figure 5.2 Exceedances of annual average air quality objectives caused by traffic

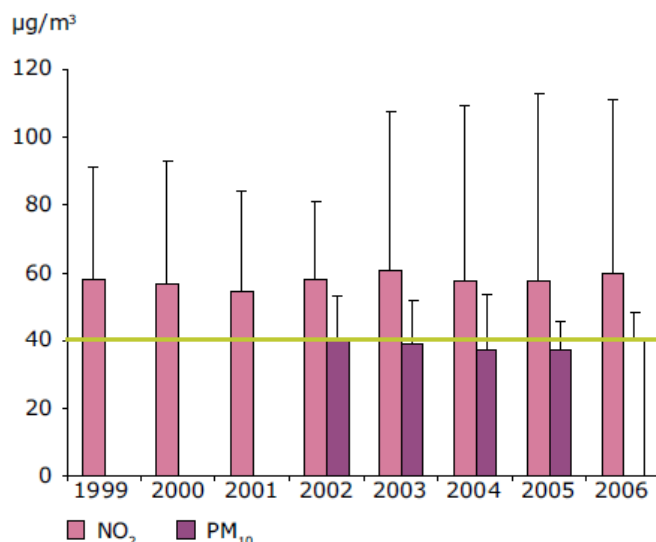
Data from selected air quality monitoring stations close to roadsides in urban agglomerations indicate that PM₁₀ concentrations are close to the 2005 limit value shown in green. NO₂ concentrations are stable for the period 1999-2006 and significantly exceed the limit value shown in green. The limit value for NO₂ applies from 2010.

more stradale è di gran lunga è la principale causa di esposizione al rumore. Quasi 67 milioni di persone (circa il 55% di coloro che vivono nelle città con più di 250.000 abitanti) sono esposte a livelli di rumore stradale che superano i 55 L_{den} (limite di confronto della UE per indicare l'eccessivo rumore)

Separazione tra la crescita nel settore dei trasporti e la crescita economica

L'obiettivo di ridurre i volumi di trasporto richiede politiche ben strutturate per gestire la domanda di mobilità. Creare un sistema di trasporto ambientalmente sostenibile richiede un complesso integrato di misure. Affrontare in modo integrato gli aspetti ambientalmente più rilevanti costituisce l'approccio con miglior rapporto costi-benefici. Definire un percorso verso trasporti sostenibili richiede una visione di lungo periodo per guidare con decisione e coerenza il processo.

La relazione conferma anche che i segnali dei prezzi svolgono un ruolo essenziale nelle scelte dei consumatori: si assiste ad un aumento del 20% nella richiesta di servizi di autobus rispetto al 10% di aumento dei prezzi del carburante.



Note: Columns indicate mean values while error bars indicate maximum values.

Source: European Topic Centre for Air and Climate Change, 2008.

"Abbiamo ancora bisogno di obiettivi chiari, misurabili, realistici e tempestivi per ridurre le emissioni di gas a effetto serra, le emissioni atmosferiche e l'inquinamento acustico provocati dal trasporto. I consumatori hanno indicato, forse in maniera più critica, attraverso la loro reazione all'andamento erratico dei prezzi lo scorso anno, che i prezzi di carburante e i pedaggi stradali svolgono un ruolo nel far fronte alla richiesta di trasporto." ha infine affermato la professoressa McGrade.

Table 1.1 Impacts of alternative environmental policy measures

	Local air pollution (human health)	Long-range air pollution (human health, ecosystem damage)	Noise	Emissions of GHGs	Fragmentation (biodiversity)	Barrier effects
Exhaust emission abatement and cleaner fuel.	+	+	+/-	+/-	0	0
Quieter vehicles, trains, aircraft and ships	0	0	+	+/-	0	0
Improving energy efficiency of a mode of transport	+	+	+/-	+	0	0
Shift from individual to public transport	+	+	+/-	+	0	+/-
Renewable fuels	+/-	+/-	0	+	+/-	0
Improved physical planning	+	+/-	+	+/-	+	+
Speed reduction	+	+	+	+	0	+
Demand management and decreased traffic growth	+	+	+	+	+	+

Note: + = positive effect; 0 = in principle no effect; +/- = effect uncertain/depends on implementation.