



# **Automobile Club Trento**

Conferenza informativa

**Piano di azione e accordi di programma  
per il contenimento delle polveri fini  
PM10**

*Giovedì 27 maggio 2004*

---



**Automobile Club Trento**

---

## ***Automobile Club d'Italia***

***Il Club degli automobilisti che fin dai primi anni del 900 si occupa:***

- ✓ Di problemi del traffico, delle persone e delle merci, studiando modelli di mobilità e di sviluppo sostenibile;
- ✓ Delle forme di assistenza, tecnica, stradale, assicurativa e tributaria che possono facilitare l'uso del veicolo;
- ✓ Di promuovere l'istruzione automobilistica e l'educazione dei conducenti di autoveicoli.

**L'ACI, nell'ambito delle proprie competenze, promuove attività tese ad affermare una nuova cultura dell'auto e a tutelare tutti i possibili fruitori della strada: pedoni, ciclisti, motociclisti e automobilisti.**

---



# *Verso una nuova cultura della mobilità*

**Il Club trentino crede che per migliorare la qualità della vita di tutti i cittadini sia necessario governare la mobilità e per far questo si è attivato su vari fronti:**

- **La gestione della sosta, con le nuove metodologie, motivazioni fino dai primi anni 90'**
- **La partecipazione in società come la Trentino Parcheggi spa a livello locale e Aci consult srl e CNP a livello nazionale**
- **Con un importante accordo che vede attori l'Università di Trento, la Trentino Parcheggi Spa e Automobile Club Trento proporsi per studi ed iniziative riguardanti il governo della mobilità**





### **Cultura della mobilità 2**



- **Attività congressuale con i convegni di Trento e di Riva dove confrontarsi (importare / esportare) proposte e soluzioni nuove da applicare alle varie realtà**
- **MOBILITY MANAGER  
CARPOOLING –  
CARSHARING**  
sono le sfide per il futuro che il Club trentino sta portando avanti con attenzione ed in sinergia con gli Enti territoriali.
- **L'infomobilità localizzata per rendere più fluido e sicuro il traffico sulla rete provinciale contribuendo al servizio**  
**“VIAGGIARE IN TRENTINO”**



## ***La mobilità delle persone***

**Una dimensione del tipo di crescita che ha avuto la mobilità:**

<b>Km al giorno per persona</b>	<b>ITALIA</b>	<b>EUROPA</b>
<b>1970</b>	<b>15</b>	<b>17</b>
<b>2000</b>	<b>42</b>	<b>35</b>

Fonte:rapporto ISSI 2002 "Un Futuro sostenibile per l'Italia"

**•Dal 1970 ad oggi i veicoli in circolazione sono triplicati (da 12 a 42 milioni).**

**•Nella viabilità principale trent'anni fa c'erano 80 veicoli per km di asfalto, ora ce ne sono 250.**

**•Oggi ci sono 57 autovetture per 100 abitanti**

---

<b>Traffico passeggeri su strada in Italia</b>	<b>%</b>
<b>1970</b>	<b>84</b>
<b>2000</b>	<b>92</b>



## ***La mobilità delle persone 2***

**L'evoluzione del parco circolante a Trento e nella provincia**

	AUTOVETTURE	TOT. VEICOLI
1970	PROVINCIA	77.965
	TRENTO	117.307
1985	PROVINCIA	46.369
	TRENTO	229.229
2000	PROVINCIA	61.362
	TRENTO	80.263
2002	PROVINCIA	263.081
	TRENTO	343.183
2002	PROVINCIA	63.261
	TRENTO	84.351
2002	PROVINCIA	270.413
	TRENTO	359.442

Fonte:ACI



## ***La mobilità delle cose***

Particolarmente significativa la crescita della domanda di trasporto merci che è influenzata da:

- Il processo di integrazione economica europea
  - La liberalizzazione dei servizi di trasporto e lo sviluppo degli scambi commerciali
  - Modelli produttivi fondati sulla logica del “just in time”
  - Aumento del traffico nelle regioni di transito/frontiera (come il Trentino Alto Adige/Brennero)
  - Allargamento U.E. che porterà ad un aumento del traffico da e verso queste nuove aree ( parco circolante vecchio e altamente inquinante)
-



## ***Alcune conseguenze***

Simili tassi di crescita accompagnati ad una parallela diffusione del bene auto, hanno avuto delle ripercussioni sia sull'ambiente che sulla stessa efficienza e rapidità dei trasporti.

Aspetti problematici:

- Congestione. Abbassamento delle velocità medie, frequenti stop and go.
- Inquinamento atmosferico. Auto con emissioni del -95% rispetto al 1980
- Inquinamento acustico.
- Aumento degli incidenti.
- Occupazione di spazio e intrusione visiva. Le strade e le piazze sono oggi spesso ridotte a corridoi di percorrenza o parcheggi.

**L'aspetto più grave deriva dall'osservazione che l'aumento del tasso di mobilità è stato subito e quasi mai governato.**

Il ritardo e la non osservanza di alcune normative ( legge Tognoli, o quelle dei PUT o dei Mobility Manager ) hanno portato ad una distribuzione modale inadeguata ed inefficiente.

---



## ***Le attese dei cittadini/automobilisti***

***Rapporto aci-censis 2002***

**Il rapporto condotto su un campione di 10.000 automobilisti ci può far capire cosa si aspettano i cittadini da provvedimenti che colpiscono la mobilità.**

**Alcune considerazioni emerse:**

- **Consapevolezza del possibile danno ambientale causato dalla mobilità privata (42,4% percepisce l'auto come primario fattore di inquinamento). Il ricorso all'auto privata continua ad essere considerato una scelta obbligata.**

- **Crescente consapevolezza della eccessiva ampiezza del parco veicoli circolanti, unita alla propensione a noleggiare una vettura (57,8%) a parità di costi rispetto al possesso, può rappresentare uno spunto per le progettazioni di politiche di servizi della mobilità.**

---



***Le attese dei cittadini/automobilisti 2***  
***Rapporto aci-censis 2002***

- L'innalzarsi della soglia dello stress da traffico con riduzione della tolleranza verso gli adempimenti e le situazioni connesse all'uso dell'auto ( ricerca parcheggio, rimozione, multe, pagamento bollo, imposte...)
  - Per gli intervistati la leva che favorirebbe la rinuncia all'auto privata non è di tipo economico, per esempio legata all'aumento del prezzo della benzina, ma bensì legata al comfort e alla gratuità del servizio pubblico
-



## ***Blocchi del traffico e governo della mobilità***

Il costante aumento dell'inquinamento urbano molto spesso si esaurisce nel considerare inevitabile ed esclusiva una risposta di tipo amministrativo: le limitazioni alla circolazione come l'unica soluzione possibile.

### **PROBLEMATICHE APERTE:**

- Giuridiche legate ad alcune libertà fondamentali e costituzionalmente protette (“la libertà di spostarsi - il divieto di assoggettare i cittadini a prestazioni patrimoniali - la libertà d’impresa”)
  - Scientifiche e tecniche legate a considerazioni su quale sia la componente inquinante maggiore per le PM10. Nel trasporto vanno capite e valutate le categorie dei veicoli e i molteplici fattori che le vanno a comporre.
  - Culturali per attuare un cambiamento di mentalità e di stili di vita dei cittadini con una coscienza ambientale.
-



## **PROBLEMATICHE APERTE 1**

**Giuridiche legate soprattutto alla proporzionalità dell'azione amministrativa. In estrema sintesi il principio di proporzionalità è articolato nel senso che i provvedimenti autoritativi devono:**

- Essere idonei a raggiungere i fini a cui sono preordinati;
- Essere effettivamente necessari;
- Non devono incidere sulle situazioni giuridiche soggettive in misura superiore a quella indispensabile al fine prefissato.

**Il principio di proporzionalità ha un duplice obbligo per l'amministrazione procedente:**

1. Di esplorare in sede istruttoria tutte le soluzioni possibili scegliendo quella meno gravosa per la circolazione /spostamento;
  2. Di motivare nel modo più dettagliato e puntuale il criterio di bilanciamento che è stato adottato tra la necessità di provvedere in un certo modo ed i diritti del cittadino
-



## **PROBLEMATICHE APERTE 2**

**Scientifiche e tecniche su quali siano gli aspetti più significativi del problema e quali sono i rimedi meno impattanti per i cittadini.**

	<b>2001</b>	<b>Dicembre 2001</b>
Industria	17%	13%
<b>Riscaldamento</b>	<b>34%</b>	<b>53%</b>
Produzione elettrica	16%	11%
<b>Trasporti</b>	<b>33%</b>	<b>23%</b>

Fonte: "I consumi energetici nella provincia di Milano" RIE

### **Incidenza delle singole categorie veicolari sulla concentrazione di PM10**

Fonte: Sole 24 Ore N 26 del 28.1.02

Auto catalizzate (circa 2/3 del parco circolante)	1%
Auto non catalizzate	7%
Veicoli commerciali, autocarri, trasporto collettivo	92%

Abrasioni fondo stradale	29,4%
<b>Usura di freni e frizioni</b>	<b>4,8%</b>
<b>Usura dei pneumatici</b>	<b>7,7%</b>
<b>Gas di scarico</b>	<b>8,1%</b>
Trasporto fluviale/lacustre, ferroviario, aereo	2%
Industria	27,9%
Agricoltura e selvicoltura	16,4%
Economia domestica	3,6%

**La concentrazione di polveri sottili risulta a sua volta determinata da molteplici fattori.**

Fonte: campagna "aria pulita" Greenpeace Ticino



## **PROBLEMATICHE APERTE 3**

### **Culturali per attuare un cambio di mentalità:**

- Uscire dalla logica di predisposizione di politiche di emergenza;
  - Sistemi premianti per le amministrazioni che sanno impostare progetti con un approccio integrato ai problemi ambientali urbani con l'uso di nuove tecnologie per valutare e coordinare le diverse componenti del traffico;
  - Migliorare il sistema informativo, soprattutto per quanto riguarda gli interventi limitativi della mobilità, al fine di una precisa conoscenza da parte del cittadino. Non è sufficiente la sola forma di pubblicità formale (G.U., affissione ecc.);
  - Maggior ruolo degli Enti chiamati ad intraprendere processi di consultazione e apprendimento con i cittadini promuovendo nel lungo periodo la diffusione di una "coscienza ambientale" e inducendo cambiamenti positivi negli stili di vita (promozioni di campagne di persuasione e di coinvolgimento).
-



## ***Le risposte delle amministrazioni***

### **PUNTO DI PARTENZA:**

- Inquinamento atmosferico è sempre più al centro dell'attenzione dei governi centrali e locali.
- La presenza di concentrazioni di alcuni inquinanti (es. pm10) è motivo di grande preoccupazione per gli effetti di queste sostanze sulla salute.
- I sindaci sono le uniche figure istituzionali cui è attribuita una responsabilità diretta circa la salute pubblica e di cui rispondono.
- L'intervento sulla componente inquinante "traffico veicolare" è quella più immediata e più "visibile".

### **I PIANI ANTISMOG COMPORTANO NORMALMENTE:**

- 1) Giornate di targhe alterne;
  - 2) Domeniche ecologiche;
  - 3) Limitazione della circolazione per determinate categorie di veicoli (non Kat, diesel non euro);
  - 4) limitazione della circolazione in determinate fasce orarie;
  - 5) Blocchi dovuti a picchi di inquinamento;
  - 6) Blocchi totali programmati.
-



***Recenti esperienze di limitazione:  
una visione di insieme***

- **Maggior spirito di collaborazione tra EE.LL., nelle modalità di applicazione.**
  - **Sembra riprendere vigore la politica delle targhe alterne.**
  - **Vengono considerate anche le altre cause di inquinamento (riscaldamento, industrie)**
  - **Entrano nelle limitazioni, per la prima volta, anche i ciclomotori a due tempi.**
  - **Diffusione di forme di limitazione permanente alla circolazione dei veicoli non catalizzati e non eco diesel.**
-



## ***Alcune considerazioni dell' A.C.I.***

### **RICONSIDERARE LE SINGOLE CAUSE DI INQUINAMENTO**

- ✓ Iniziare a considerare ogni singola situazione, identificando il fattore scatenante (% riscaldamento, industrie e trasporto).
  - ✓ Prendere in considerazione la possibilità di utilizzare energie alternative e rinnovabili e di realizzare programmi innovativi in materia di gestione rifiuti.
  - ✓ Effettuare un controllo puntuale sugli impianti termici (sostituzione del gasolio, creazione di dispositivi per razionalizzarne l'uso).
  - ✓ Introdurre una tassazione differenziata dei carburanti.
  - ✓ Incentivare le innovazioni tecnologiche dei veicoli.
  - ✓ Predisposizione di opportune e periodiche indagini ambientali al fine di monitorare i vari fattori inquinanti componendo il dato complessivo (industrie, riscaldamento, traffico, privato, catalizzato e non, collettivo e commerciale)
-



## ***Alcune considerazioni dell' A.C.I.2***

### **CONSIDERARE LA MOBILITA' NEL SUO INSIEME**

- ✓ Politiche urbanistiche come strumento di gestione e di controllo strutturale della domanda del traffico.
  - ✓ Attraverso analisi del territorio è possibile individuare tutto ciò che causa traffico veicolare (uffici pubblici, attività produttive commerciali ecc.) in modo da razionalizzarlo attraverso una differenziazione degli orari di accesso alla città (scarico e carico delle merci).
  - ✓ Con una gestione ingegneristica del traffico, la creazione di nodi di scambio e di un sistema parcheggi coerente con il sistema di trasporto collettivo è possibile razionalizzare la domanda di mobilità.
  - ✓ Forme di incentivazione per il rinnovo del parco circolante (auto + pulite) e per l'uso collettivo dei veicoli (- auto con carsharing carpooling).
-



## ***Conclusioni***

- La valutazione dei provvedimenti deve partire da una profonda conoscenza del fenomeno ( misurazione dei flussi veicolari; analisi spostamenti sistematici; misurazione dei livelli di inquinamento effettivi; analisi delle singole cause d'inquinamento).
  - Trattandosi di interventi legati alla salvaguardia della salute, si deve arrivare ad una attenta e corretta informazione al pubblico.
  - Valutazione degli impatti sociali delle limitazioni: non si devono realizzare forme di esclusione sociale.
  - I provvedimenti degli enti locali devono essere credibili e i loro comportamenti coerenti.
-