



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

DIREZIONE GENERALE PER LA SALVAGUARDIA AMBIENTALE

Roma, 16-17 febbraio 2006

XVII CONVEGNO TECNICO ACI

LA STRADA PER KYOTO

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 n. 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.

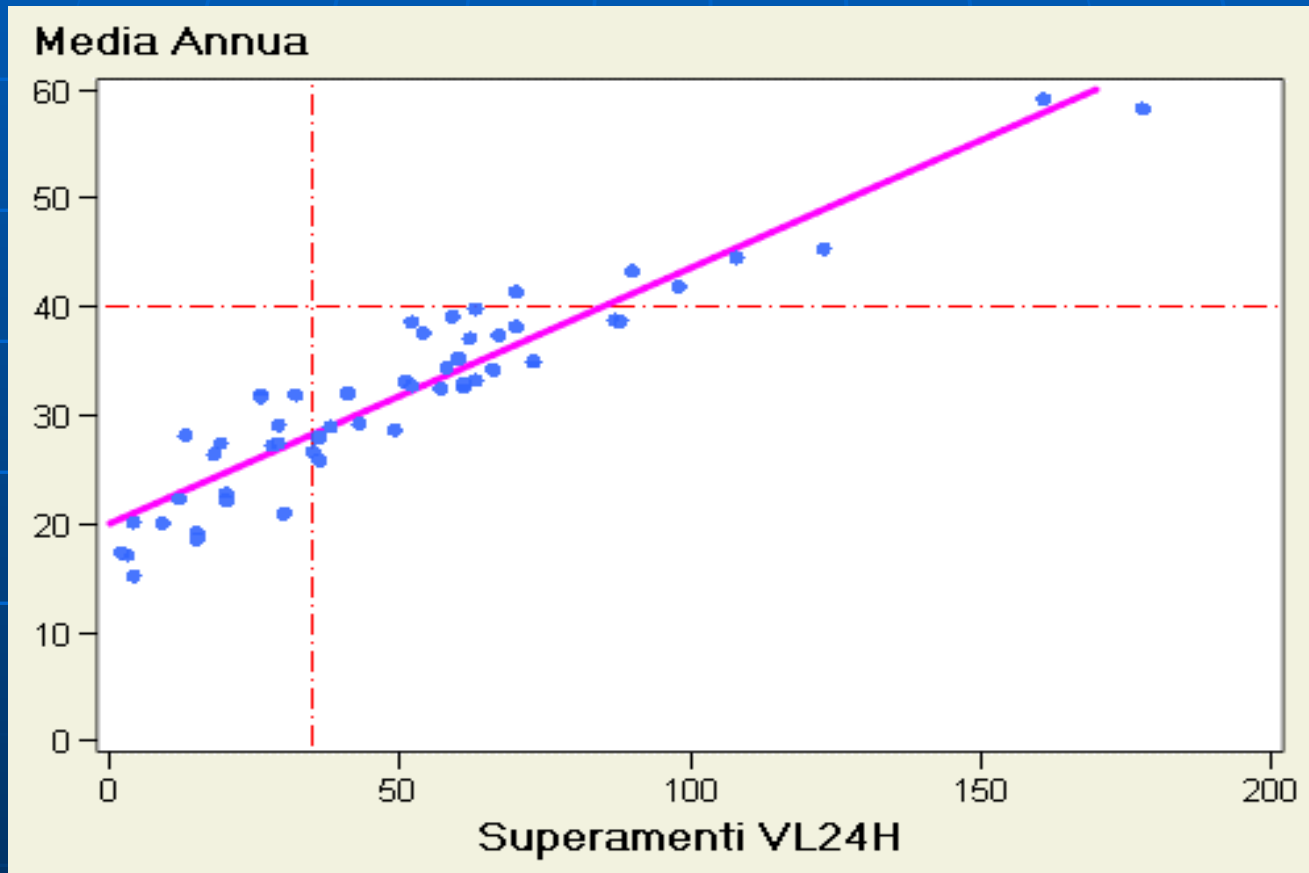
Predisposizione sito web, strutturato gerarchicamente, per la messa a disposizione e condivisione di dati ed informazioni tra i rappresentanti della Commissione e dei singoli gruppi di lavoro.

Acquisizione e organizzazione di banche dati mediante sottoscrizione di apposite intese con soggetti pubblici e privati.

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 PM_{10} 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 CO_2)**

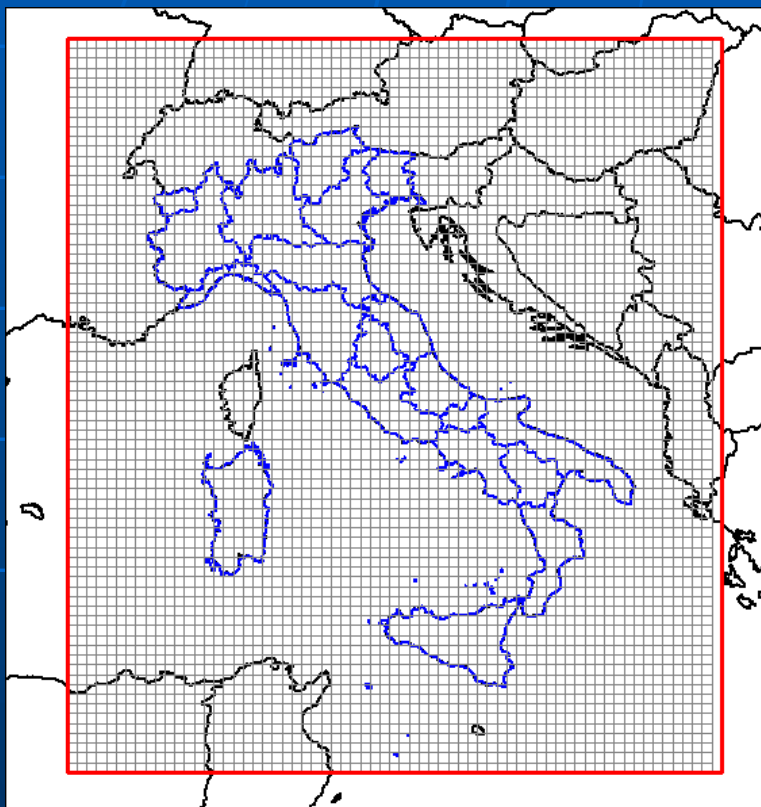
Relazione tra numero di superamenti della media giornaliera e media annua del PM10. Anno 2004



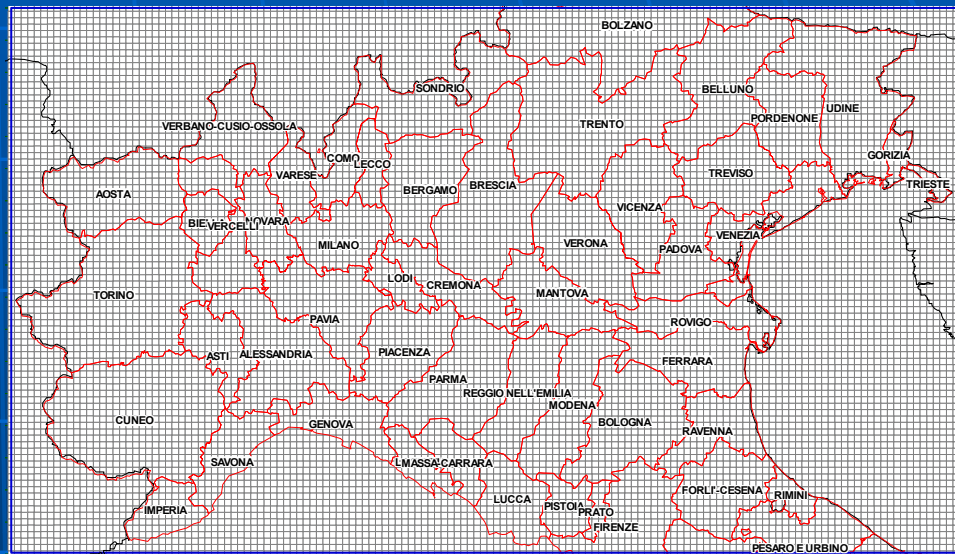
FONTE: APAT

Modello Integrato Nazionale: Minni

Griglia 20x20



Griglia 4x4 sul Bacino Padano

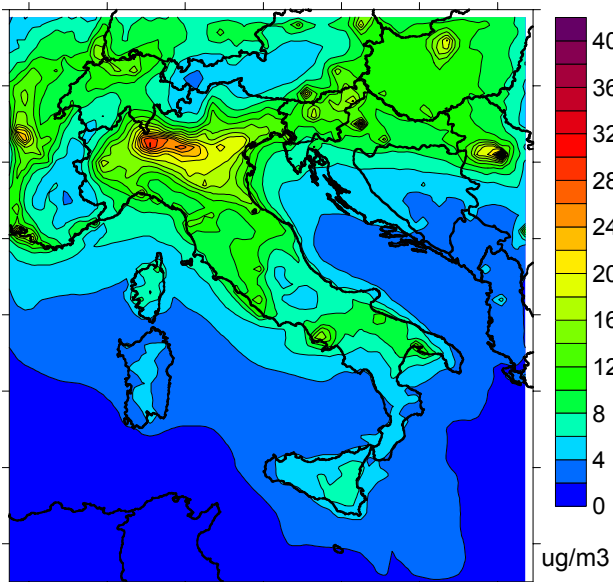


Passaggio a Griglia 4x4 su tutto il territorio Nazionale

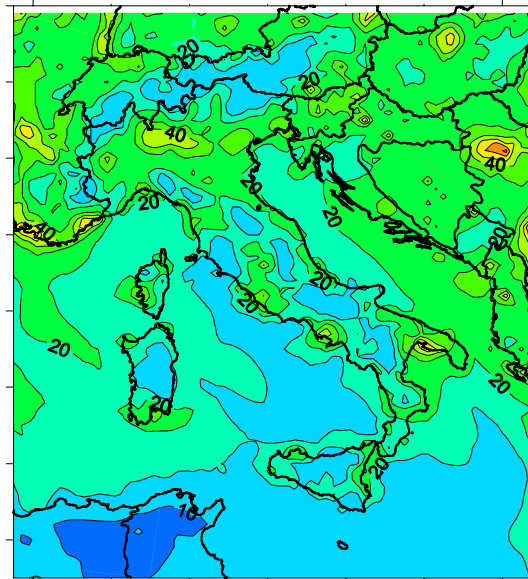
Concentrazione media mensile di PM10 e sua composizione percentuale in termini di primario e secondario.

Contributi

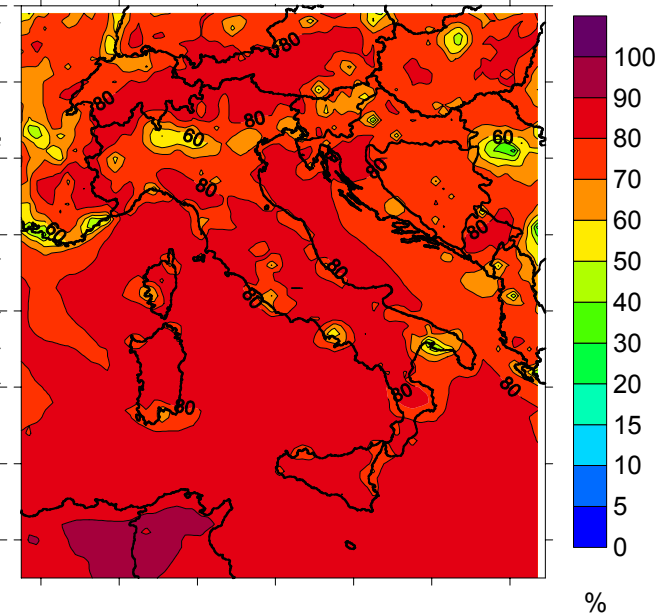
Concentrazione media mensile



Primario




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 %

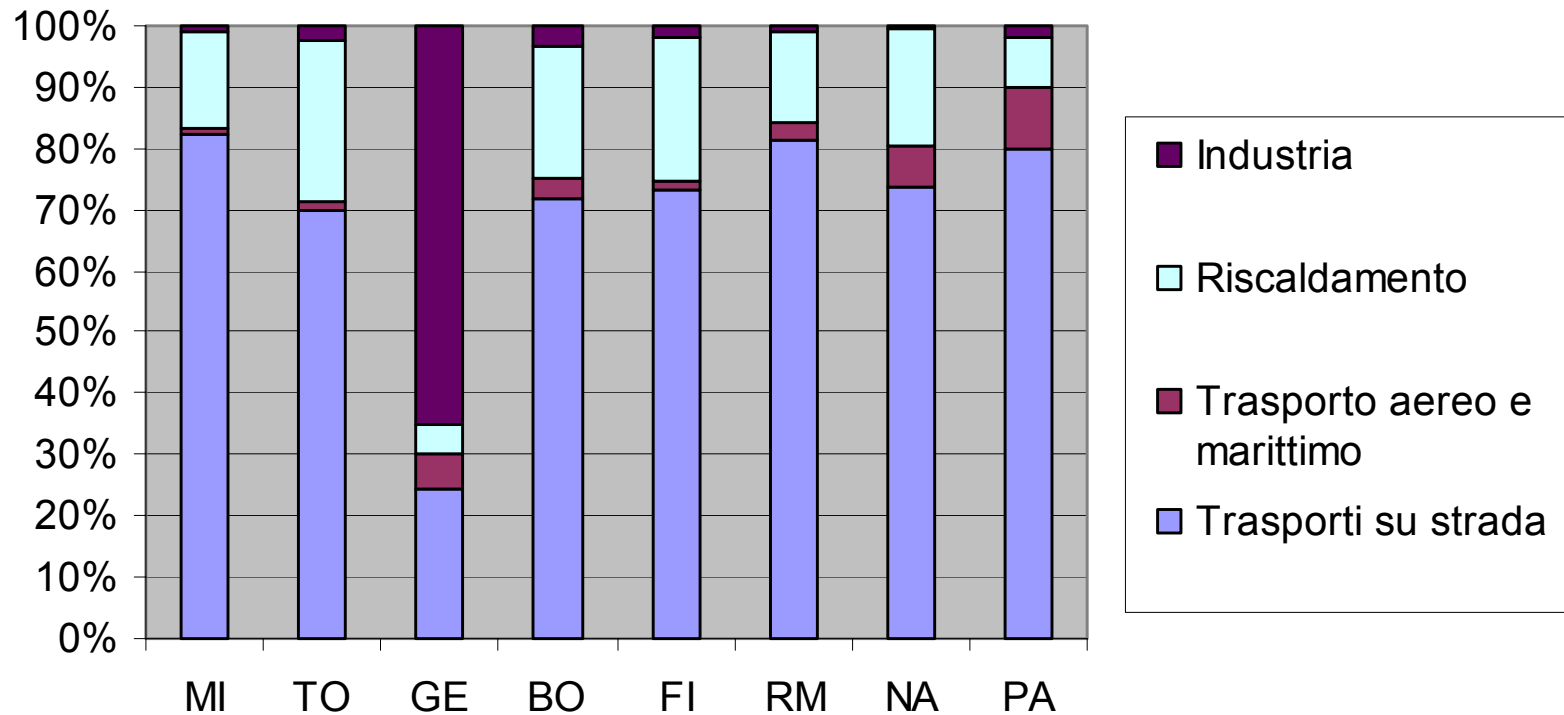
Autoveicoli diesel + 94.9 %

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

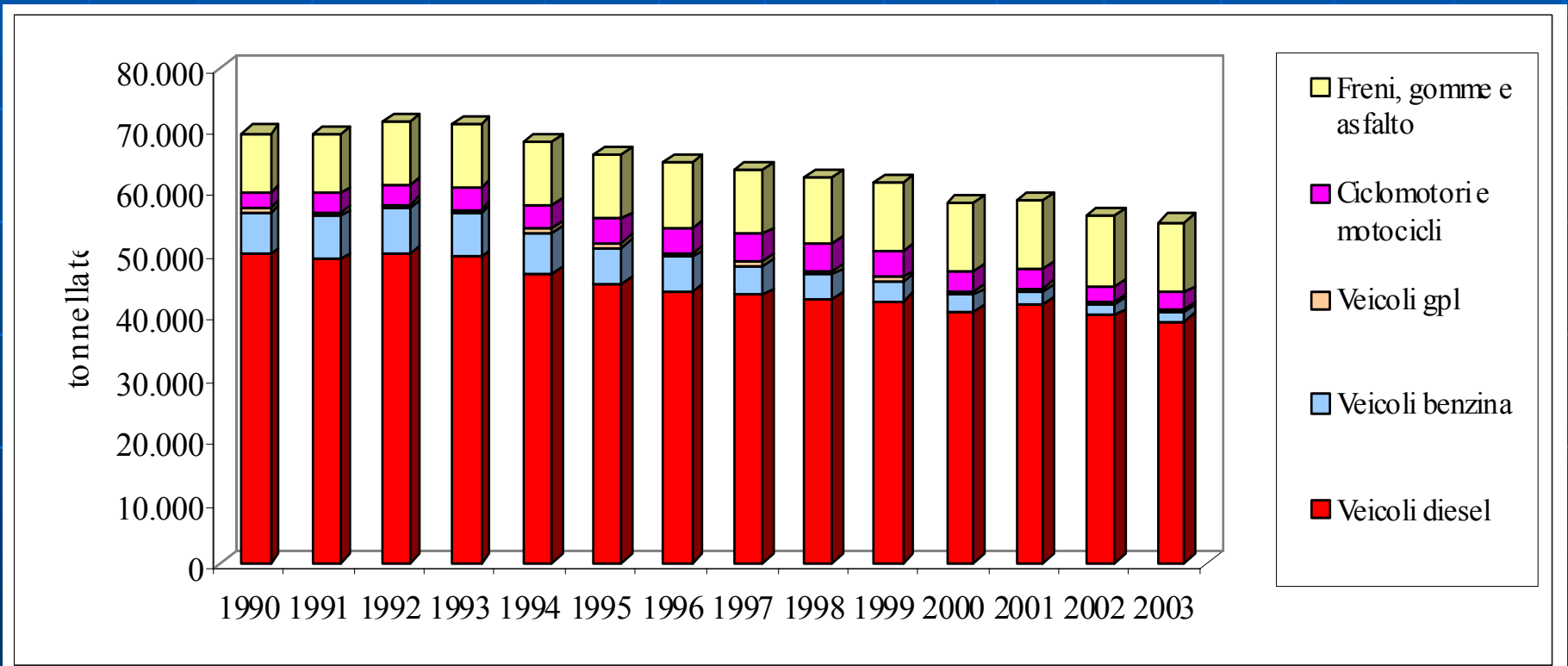
Emissioni comunali di PM10 nel 2000



FONTE: APAT, 2000

Trasporti: il contributo del diesel

Distribuzione delle emissioni di PM10 per il settore trasporti su strada



FONTE: APAT

Traffico passeggeri per modalità di trasporto. Anni 1990-2004 (M pass-km)*

	1990	1995	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Ferrovie dello Stato	44.709	43.859	43.424	47.133	46.752	45.956	45.222	45.577
Ferrovie in concess.	2.780	2.792	2.878	2.439	3.324	3.348	5.069	4.212
Tram urbani	1.576	1.136	1.024	1.057	1.035	1.026	979	953
Tram extraurb.	53	46	48	48	48	50	50	50
Metro urbani	2.580	4.038	4.167	4.503	4.506	4.821	4.909	4.892
Funicolari	19	26	28	28	32	21	21	18
Funivie	242	275	298	303	301	317	319	321
Autolinee urbane	11.616	10.350	11.153	11.203	11.252	11.596	11.645	11.842
Autolinee extraurb.	17.505	16.829	16.884	16.902	16.920	17.098	16.955	16.854
Autobus extraurb.	54.834	59.968	64.116	65.150	66.623	67.801	69.001	70.222
Autovetture private **	522.593	614.713	663.319	726.529	717.683	711.733	710.988	703.590
Motocicli	60.124	59.882	65.512	66.931	68.350	69.769	71.188	72.608
Navigaz. interna	483	420	435	450	476	447	480	475
Navigaz. marittima	2.404	2.247	3.489	3.497	3.539	3.387	3.388	3.451
Navigaz. aerea	6.416	7.108	9.345	10.384	10.243	10.288	11.358	12.141
TOT. Generale	727.934	823.689	886.119	956.556	951.082	947.658	951.573	947.205

* Milioni di passeggeri-chilometro: unità di misura per indicare 1 milione di passeggeri trasportati per la distanza di 1 km

** Dal 2000 è stata utilizzata una nuova metodologia di calcolo, che non consente la confrontabilità con gli anni precedenti

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anno 2003 con elementi informativi per l'anno 2004

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.

Traffico merci per modalità di trasporto. Anni 1990-2004 (Mt-km)*

	1990	1995	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Ferrovie	21.911	24.408	23.839	25.053	24.451	23.591	23.724	25.070
Vie d'acqua	35.783	35.442	37.500	33.615	32.454	34.845	39.285	37.032
Aereo	612	671	762	846	817	832	880	920
Strada	157.854	174.432	177.359	185.101	186.510	192.678	174.084
<i>di cui > 50 km.</i>	<i>124.209</i>	<i>137.254</i>	<i>142.116</i>	<i>146.640</i>	<i>143.700</i>	<i>147.958</i>	<i>130.752</i>	<i>137.973</i>
Oleodotti	9.200	9.650	10.409	10.317	10.689	10.774	10.887	11.049
TOT. Generale	225.360	244.603	249.869	254.932	254.921	262.720	248.857

* **Milioni di tonnellate-km: unità di misura per indicare 1 milione di tonnellate di merce trasportate per la distanza di 1 km**

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anno 2003 con elementi informativi per l'anno 2004

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**