

*Intervento del Dott. Roberto Salvarani- Commissione Europea: La politica dei trasporti UE in ambito urbano.*

Signore e signori buonasera, il titolo vi è stato detto, in realtà ovviamente non farò un intervento giuridico.

Il mio è più un intervento d'inquadramento politico, anche se cercherò di spiegarvi come è visto dalla Commissione europea e quindi in scala europea il principio della libertà o del diritto alla mobilità sia in realtà poi contenuto naturalmente da una serie di vincoli che al di là di quelli fissati nei vari trattati nazionali o locali sono soprattutto naturali e sono quattro.

Prima di parlarvene volevo dire anch'io la mia sui velox, perché, scusate, l'hanno detta tutti. Io direi una cosa che la mia esperienza in Belgio, in Francia, in Olanda, nei paesi vicini a dove lavoro è che le radio ripetono sistematicamente durante la giornata indicando con esatta precisione dove i velox si trovano e questo ancora una volta per confermare che gli autovelox non sono messi per fare cassa, sono messi per prevenire e incoraggiare a rallentare.

Mi sembra che l'esempio spagnolo che ci è stato dato vada all'eccesso, perché se mi indicano 5, 4, 2, 1 chilometri vuol dire che intanto io corro fino a 1 e poi rallento all'ultimo momento, non è questo lo scopo.

Lo scopo è dare un'indicazione che al chilometro tal dei tali c'è un velox, e questo viene fatto sistematicamente. La radio e tra l'altro l'operatore radio ripete che questo non è fatto per scoraggiare e indebolire le forze di polizia, è fatto proprio per prevenire e informare.

E questa è la giusta filosofia dell'autovelox. Credo che se fosse applicata in modo sistematico attraverso il territorio dell'Unione gli effetti deterrenti sarebbero ancora più evidenti.

L'altro punto era una piccola correzione, si è parlato di un limite sancito dal Parlamento europeo per limite di velocità di 130 chilometri l'ora, permettetemi di dire che il Parlamento non può adottare nessuna legge, l'unica istituzione in grado di proporre delle leggi è la Commissione europea.

La Commissione europea non ha mai proposto una legge.....il Parlamento ha fatto una raccomandazione sua sponte, ma che ha un valore solamente morale dicendo che sarebbe bene che non si passassero i 130 chilometri l'ora, che ha lasciato il tempo che trova in paesi come la Germania dove non esistono limiti di velocità, ma esiste un principio molto intelligente, che sarebbe bene imparare ad applicare in altri paesi, e cioè quello di dire :la velocità tollerata massima è funzione della densità di traffico, e quindi pannelli luminosi elettronici indicano quando interviene il limite di velocità e nelle ore di punta, al mattino per esempio, nelle ore di alto traffico, difficilmente voi troverete la possibilità di andare oltre i 100 chilometri l'ora. E' chiaro che in certe ore della notte, in certe ore del giorno, non c'è nessun limite su molti tratti autostradali tedeschi.

Mi sembra una soluzione molto tedesca, ma molto pragmatica, importante è questo.

La Commissione dopo una serie di tentativi, una ventina di anni da, per cercare di armonizzare i limiti di velocità su scala europea, fallendo sistematicamente davanti al rifiuto di alcuni stati membri, non ha più presentato proposte in tale senso.

Ora veniamo al nostro tema. Dunque vi dicevo che vi sono 4 vincoli che il libro bianco della Comunità europea sulla politica comune dei trasporti ha sottolineato. Molti sono già stati comunicati qua, la congestione è una che incide naturalmente sul traffico, la sicurezza, l'ambiente, non è mai stato detto, ma insisterò molto su questo, la dipendenza energetica, strategica per l'Europa.

E mi spiego. Vi darò alcune cifre che forse sono un po' noiose ma danno un po' di concretezza al valore, all'importanza di queste problematiche.

Spendiamo la sicurezza, nel 2001, credo che i dati siano ancora abbastanza validi purtroppo anche nel 2002, abbiamo avuto 42.000 morti sulle strade e i feriti gravi sono oltre l'ordine del milione.

L'obiettivo europeo dichiarato è arrivare a dimezzare questo numero al 2010. Tutti gli stati e l'industria automobilistica e altri enti adesso si

stanno facendo campagna ognuno nei suoi limiti di competenza per cercare di arrivare a incontrare questo risultato.

Il che significherà comunque più di 20.000 morti, cioè stiamo parlando non di un morto al giorno, come lei diceva prima, come ideale, già come tragedia, qui stiamo parlando di passare da 115, 120 morti al giorno a 50,60 su scala europea, il che rimane una tragedia, però meglio di così sembra quasi impossibile farlo, se ci riuscirà tanto meglio.

A livello della congestione alcune cifre. In questo momento, in qualunque momento del giorno e di ogni giorno dell'anno, 7500 chilometri dei 75.000 chilometri della rete transeuropea e mi limito a questa, sono permanente in stato di congestione, cioè di traffico bloccato o quasi.

Il costo della congestione all'impresa, in perdita di competitività dell'impresa, è di mezzo punto del PIL, stiamo parlando per l'Europa di circa 40 miliardi di euro, una sostanziale finanziaria, già che siamo in tema.

Sprecati esclusivamente i ritardi. Pensate che il peso economico del trasporto per tutta l'Europa è del 10% del PIL, quindi vedete come da soli i costi della congestione incidono in modo pesantissimo sulla efficienza del sistema trasporto.

Se poi prendiamo in conto tutti i costi esterni, cioè gli incidenti, l'impatto sull'ambiente, arriviamo al 2% del PIL, quindi stiamo già parlando ormai di 160 miliardi di euro per anno.

Il carburante, altro elemento importante, rappresenta il 20% del costo del trasporto stradale. Ma forse più importante da capire è che il sistema di trasporto consuma il 35 % delle risorse energetiche del petrolio, per parlare chiaro, europee. Ora l'Europa importa il 67 % del suo fabbisogno in petrolio dall'esterno, soprattutto da paesi geopoliticamente instabili, quindi, diciamo il 40 % viene dal medio oriente e Africa, e circa il 20 % dalla Russia, di questo 67 %.

Ora capite bene perché il consumo energetico, il consumo del petrolio da parte del trasporto costituisce un handicap fortissimo alla competitività

dell'Europa, e quindi da qui ancora un vincolo alla mobilità, e che poi capiremo come interviene sviluppando questi temi.

Cifre per l'ambiente. Siccome della qualità dell'aria parlerà la collega che mi segue non do queste cifre, invece mi soffermo sulla parte gas effetto serra, l'anidride carbonica in particolare.

Oggi il trasporto è responsabile di emissioni al 28 % di tutte le emissioni dei gas effetto serra, con la crescita attesa della domanda di trasporto in parallelo alla crescita dell'economia arriveremo al 2010 al 38 % , cioè quasi il 40 % delle emissioni di anidride carbonica, dunque dell'effetto serra, verranno dal sistema trasportistico.

Unico tra tutti i settori industriali ad aver un indice di crescita quando invece per esempio il settore della produzione energetica già da segni positivi di diminuzione.

Ecco quindi che a fronte di un impegno ormai legale dell'Europa di arrivare a diminuire le sue emissioni di CO2 al meno all'8 % all'orizzonte del 2010 abbiamo un settore, quello dei trasporti, che invece continua e continuerà a emettere molto di più, facendo saltare il tappo dell'impegno preso.

Quindi rispondere a Kyoto, affrontare il problema della strategia energetica, risolvere il problema della sicurezza e poi intervenire sui diritti del passeggero, diritti dell'utente, ma io parlando di trasporti in generale li chiamo i diritti del passeggero, sono gli argomenti, i 4 pilastri che sono un po' il cuore della nostra politica dei trasporti.

Adesso detti questi grandi orientamenti, anche per cercare di stare nei tempi, verrei a stringere sulla parte veicolo e carburante.

L'Europa sta cercando di abbozzare, parlo veramente di una bozza e non di più perché il cammino da fare è molto lungo, una politica industriale in questo settore.

Allora, sulla sicurezza dei veicoli voi sapete che grossi sforzi sono già stati fatti a iniziativa dell'industria e proprio verso l'obiettivo di dimezzare il numero dei morti e quindi anche di contenere in caso di incidente gli effetti dell'incidente stesso.

Sul piano della efficienza energetica degli autoveicoli e la riduzione delle emissioni bisogna comunque sottolineare l'accordo volontario che c'è stato tra la commissione europea e i costruttori di auto che si sono impegnati entro il 2008, quest'accordo risale al '97, dunque in una decade di ridurre il consumo medio delle auto nuove del 25 %. E' un fatto che al 2003, quindi 5 anni in anticipo questa cifra è già stata raggiunta.

Ora cercheremo di spronarli ad andare oltre e questo è fondamentale nella chiave della riduzione della dipendenza energetica europea.

L'altro elemento dell'impegno preso con le case automobilistiche che include non solo quelle europee, include anche tutte le case come le giapponesi e americane, è portare l'emissione di CO2 a 120 grammi al chilometro all'orizzonte 2010.

Ora questi sono belli impegni, li monitoriamo e vediamo il progresso resiste, nello stesso tempo dobbiamo denunciare dei segnali contrastanti: uno è l'aumento del traffico, c'è poco da fare e la passione per l'automobile un po' è naturale nell'uomo, un po' è spinta dalla concorrenza tra le case automobilistiche che ci bombardano con la loro pubblicità giornaliera, è difficile resistere alle vendita del vecchio modello, comprare il nuovo modello etc.

Inoltre è difficile resistere al richiamo contrastante con tutto l'impegno politico preso che questi mega giganti a 4 x 4 come li chiamano sport utility vehicles , questi bestioni che girano per la città con una mamma e il bambino che sta portando a scuola, e che stanno rovinando tutto l'effetto degli sforzi fatti sui medi e piccoli veicoli e quindi che rischiano di far saltare gli obiettivi raggiunti.

E del resto è più facile vendere questa immagine, questa proiezione della libertà data dal bestione a 4 ruote che vendere degli autoveicoli reclamandone la loro purezza, il fatto che inquinino meno.

Da qui e ne parlerò più tardi soprattutto per il traffico urbano una serie di iniziative che vorremmo presentare con la nuova commissione quando l'avremo.

Un altro elemento sui carburanti alternativi. L'Europa ha già adottato una legge che impone agli stati entro il 2005 di introdurre alla pompa la presenza di almeno il 2% di biocarburanti, obiettivo che deve salire a quasi il 6% nel 2010.

E se vogliamo in modo non vincolante per il momento solo come un obiettivo a lungo termine arrivare al 20% di carburanti alternativi incluso eventualmente l'idrogeno all'orizzonte 2020.

Ora il 20% può sembrare poco, vi do una cifra: il 20 % corrisponde a tutto il petrolio prodotto dal Mare del Nord ogni anno, il che significherebbe poter utilizzare l'intera produzione del Mare del Nord per altri consumi, riscaldamento, produzione elettrica etc.

E riducendo massivamente la nostra dipendenza esterna, quindi l'obiettivo 20 % al 2020 è un grande obiettivo, non è un piccolo obiettivo.

Un altro elemento di normative, se ne parlerà dopo, è quello della emissione di inquinanti con la serie di norme euro, e mi fermo qua, si parlerà penso dell'euro...

E poi la ricerca, la ricerca non sarà mai detto abbastanza l'Europa non sta investendo in ricerca quanto dovrebbe, siamo a livelli molto inferiori a quelli di Stati Uniti e Giappone, nel settore automobilistico comunque, del trasporto il sesto programma quadro che è iniziato nel 2002 e finirà nel 2006 ha previsto un miliardo e 700 milioni di euro, non è poco, se vengono spesi bene.

Tra questi per esempio a sostegno dell'idrogeno il programma CUTE che ha finanziato per esempio ad Amsterdam l'autobus a idrogeno.

Nell'attesa, visti i tempi lunghi di questa ricerca, penso sia importante insistere sui veicoli ibridi.

E vengo un po' così al punto finale, il trasporto urbano. Il trasporto urbano rappresenta il 40 % di tutte le emissioni di CO2 del trasporto, quindi da solo è un inquinante pauroso.

Se poi si pensa che il 50% quindi la metà degli spostamenti in città sono inferiori ai 4 chilometri e che due terzi degli incidenti di tutta la rete

europea avvengono in città si capisce quanto questi vincoli di cui parlavo all'inizio siano fondamentali per il trasporto urbano.

Vi avevo anche detto che molto difficile riuscire a vendere auto semplicemente propagandandone la natura meno inquinante rispetto ad altri modelli, e allora un'idea e vi dico un'idea perché è una direttiva che speravamo di far uscire al mese di novembre, ma la commissione come sapete, la vecchia in teoria doveva chiudere i battenti dopo domani, la nuova non c'è, nell'attesa la vecchia gestisce gli affari correnti, non credo che prenderà la responsabilità di adottare queste nuove misure, vi do quindi soltanto l'idea che sono alla base del testo più che i dettagli del testo stesso che potrebbero con una nuova commissione cambiare.

Il principio guida sarebbe questo: come fare per incentivare l'acquisto da una certa parte della popolazione europea di una massa critica di questi tipo di veicoli meno inquinanti e meno consumatori di energia.

Abbiamo pensato alle autorità pubbliche, a tutti gli enti locali, comunali, regionali che acquistano un parco auto che se le nostre stime non sono errate sono dell'ordine di 100.000 veicoli anno, più un'altra 10.000 in termini di pullman, è un parco abbastanza sostanzioso.

Si potrebbe pensare, visto che ormai sono tutti tenuti all'appalto pubblico su scala europea, di inserire nelle clausole dell'appalto pubblico un obbligo a far sì che il 10% di questo parco di acquisti nuovi sia costituito da una tipologia di veicoli meno inquinanti e meno energivori però secondo non la testa del cliente, quindi secondo una serie di criteri comuni da identificare insieme nel testo di legge.

Questo dovrebbe aiutarci a creare la massa critica necessaria per incoraggiare l'industria a produrli, a metterli sul mercato, sperando poi davanti a costi abbassati a una diffusione più grande sul mercato.

Questa è una delle misure, spero, che potremmo vedere presto sulla tavola del Consiglio del Parlamento europeo.

A sostegno, altre misure a sostegno della mobilità urbana sostenibile, c'è il programma Civitas, il programma Civitas uno aveva come città italiane soltanto Roma, però ha investito nell'insieme già un centinaio di milioni

di euro, e proprio per sostenere le iniziative di cui abbiamo già sentito parlare nel corso della giornata, delle varie città a favore di una mobilità diversa da quella che conosciamo oggi, non congestionante etc.

Ora nel programma Civitas 2 abbiamo tre città italiane che si aggiungono, sono Potenza, Venezia e Genova, in totale siamo a 36 città, speriamo di veder crescere dopo il 2005 il numero di queste città e di poter contribuire ai loro progetti con finanziamenti significativi.

Un'altra misura a sostegno sarebbe quella dl programma energetico Energia Intelligente, c'è un programma in questo quadro che si chiama STEER che ci permetterebbe per esempio di finanziare delle campagne europee a favore, l'ecoguida, guidare in modo ecologicamente sostenibile.

Ho seguito dei corsi dati dalla Wolksvagen personalmente per vedere se c'era del concreto dietro a questa pargoletta magica, effettivamente sulla mia auto ormai io applicando i loro consigli consumo il 15% in meno in traffico urbano.

La tecnica dello spegnimento del motore quando si è in fila o ai semafori è noiosissima con le macchine attuali, gli ultimi modelli che stanno uscendo e che vedrete ai vari saloni che sono in tutta Europa vi permetteranno già di avere l'auto che in coda o al semaforo basta staccare il piede dall'acceleratore e il motore si spegne.

Cioè io sto applicando in modo manuale quello che la tecnologia ci mette a disposizione già adesso.

Quindi l'ecoguida potrebbe essere una campagna che trova successo anche perché il prodotto è disponibile presso la industria, se c'è una domanda della clientela verrà fornita, all'inizio magari come gadget e poi come parte integrante del prezzo finale.

Io volevo chiudere con due parole, dicendo, una che si possono fare tante e belle leggi, ma se non vengono applicate, prima trasposte dagli stati membri nei testi di legge e poi fatte applicare, fatte rispettare, quello che gli inglesi chiamano l'inforcement, se non è fatto con severità tutte

queste leggi non servono a niente, continueremo a contare 40.000 morti sulle strade come continueremo ad inquinare.

Lo dico con amarezza perché devo sostenere questa frase dicendo che gli stati membri nel solo 2003 con gli stati membri nel settore trasporti energia abbiamo aperto 700 procedure di infrazione per non trasposizione delle leggi comunitarie, che non si dica poi che Bruxelles dorme, perché le leggi le abbiamo fatte, se gli stati le applicassero veramente, qui ce li metto tutti non solo il nostro paese, se le applicassero veramente forse certi discorsi che stiamo facendo non sarebbero assolutamente necessari.

E l'altro monito per favore alle autorità soprattutto le autorità fiscali, quelle che cercano di raccogliere denaro dappertutto per far quadrare i bilanci dello Stato, non accanitevi sul proprietario dell'automobile. L'automobilista non deve essere il ricettacolo di tutte le punizioni, assicurazioni, tasse, circolazioni etc.

Ci sono altri modi più onesti per far soldi che picchiare sempre sul proprietario delle auto.

Questo mi sembra un monito generale che esula un po' dai mandati europei, però è un fenomeno che si incomincia a riscontrare in alcuni paesi, senza un corrispettivo ritorno, perché se è giusto a Londra dire: vuoi entrare nella mia città, con quei cassoni 4 x 4 paghi 5 volte il prezzo della macchinetta, e questo ben venga, ma non indiscriminatamente fare pagare tutto a tutti solo perché non si sa più dove succhiare soldi senza disturbare. Grazie.