

64^a CONFERENZA DEL TRAFFICO E DELLA CIRCOLAZIONE

“Esigenze di mobilità e salvaguardia ambientale: quale sintesi per la sostenibilità?”
Riva del Garda, 2-4 ottobre

2 ottobre 2008

ACI: BLOCCHI DEL TRAFFICO INUTILI PER L'AMBIENTE **Gelpi: “Costosi e illogici, provocano esclusione sociale”**

**Nel 2007 agli automobilisti dei grandi Comuni
ogni giorno di sosta “forzata” è costato 64 milioni di euro**

**Ridurre le emissioni inquinanti di fabbriche e riscaldamenti;
rendere competitivo il Trasporto Pubblico Locale;
parcheggiare a tariffe convenienti e più posteggi per eliminare la mobilità superflua;
modificare orari di scuole, uffici, servizi pubblici e negozi**

“Basta con i blocchi del traffico. Gli automobilisti non li sopportano più perché sono inutili e costosi”. Non usa mezzi termini il **Presidente dell'Automobile Club d'Italia, Enrico Gelpi**, per bollare come “demagogici” e di “facciata” provvedimenti quali i blocchi della circolazione e le targhe alterne. “Non sono soluzioni serie, anzi: non sono affatto soluzioni”, ha detto aprendo oggi la 64^{ma} **Conferenza del Traffico e della Circolazione** di Riva del Garda, intitolata *“Esigenze di mobilità e salvaguardia ambientale: quale sintesi per la sostenibilità?”*. Alla cerimonia inaugurale hanno partecipato l'on. **Michela Vittoria Brambilla**, Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio con delega al Turismo, e – in videoconferenza da Roma – il sen. **Altero Matteoli**, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

“Gli automobilisti non sono insensibili alla salute pubblica – ha detto il presidente dell'AcI – perciò dicono basta a questi provvedimenti e chiedono interventi seri, strutturali e permanenti. Nonostante i blocchi, le domeniche a piedi, le limitazioni alla circolazione, eco-pass e altre ingegnose trovate, l'aria che si vorrebbe rendere più pulita continua a restare sporca. Ciò significa che gli interventi generalizzati di limitazione della mobilità privata non soltanto non producono benefici in termini ambientali ma si fanno sentire anche nelle tasche degli italiani. Lo scorso anno, ogni giorno di sosta “forzata” dei circa **5,2 milioni di veicoli non “euro 4”** (il **72%** del totale) che circolano nei dieci comuni italiani più grandi è infatti costata alle famiglie oltre **64 milioni di Euro**. A ciò va aggiunto l'esborso per il mezzo (autobus, metro o taxi) che si è dovuto comunque utilizzare per muoversi”.

“Sono anni ormai – ha sottolineato Gelpi - che la soluzione più semplice e più comoda per le amministrazioni locali è limitare l'uso dell'auto privata, spesso in maniera discriminata e poco razionale, senza tenere conto del **rischio di esclusione sociale** per molti cittadini che non dispongono di una valida alternativa al mezzo privato. Effetti distorsivi che l'AcI denuncia da tempo. Per questo valutiamo positivamente – ha detto il presidente dell'AcI – l'intenzione da parte del Comune di Roma di non replicare il provvedimento delle **targhe alterne**”. Di qui l'invito a “ritornare sui propri passi” agli altri Comuni: “devono uscire anche loro dal perenne **clima di emergenza**, andare oltre la **politica dei divieti** e intraprendere un nuovo percorso finalizzato a interventi integrati e sistemici”.

Per garantire omogeneità ed efficacia alle politiche locali di contenimento dell'inquinamento, l'AcI chiede l'**emanazione di una norma quadro** che stabilisca a livello nazionale criteri uniformi in base ai quali le autorità comunali possano predisporre provvedimenti di limitazione della circolazione, con particolare riferimento alle **tipologie di veicoli** e alle loro dotazioni tecnologiche (filtri antiparticolato, motori Euro5, ecc.), ai criteri delle **politiche tariffarie** per l'accesso ai centri urbani, all'individuazione di **alternative di trasporto** al mezzo privato, alla definizione di una **segnaletica uniforme** per le aree sottoposte a limitazione; allo studio di metodologie per il **monitoraggio** e la **comunicazione** pubblica dei risultati perseguiti.

Secondo l'AcI, occorre **ridurre le emissioni dei veri responsabili dell'inquinamento: centrali elettriche** (che producono il 25% della CO₂), **riscaldamenti domestici** (23%) e **industrie** (19%, contro il 5,5% delle auto); **investire nel Trasporto Pubblico Locale**, per renderlo davvero competitivo rispetto al mezzo privato; giungere a un'adeguata **gestione della sosta** sia in termini tariffari e sia di maggiore disponibilità di posti e **modificare – alternandoli – gli orari di scuole**, uffici, servizi pubblici e negozi, in modo da evitare che tutti siano costretti a muoversi nelle stesse ore.

Sugli **ingressi a pagamento** nelle aree urbane, i cosiddetti provvedimenti di "congestion charge", il presidente dell'AcI, guardando ad alcune esperienze europee, si è detto possibilista, "a condizione che ci sia la **certezza che gli automobilisti si vedano restituire i soldi** pagati con l'adeguamento delle infrastrutture e il miglioramento della viabilità. Nel nostro Paese invece - si pensi all'eco-pass milanese - gli ingressi a pagamento finiscono per scontentare i cittadini e non producono alcun beneficio concreto sull'ambiente, alimentando il dubbio che i Comuni se ne servano per **alimentare le proprie casse**, come nel caso delle multe".

"Il vero problema è che in Italia – ha rilevato Gelpi – si fa una fatica immane a creare una nuova **cultura della mobilità**. E l'AcI non si erge a difensore dell'utilizzo dell'automobile a tutti i costi. Se oggi più del **75% degli italiani usa l'auto per andare a lavorare**, malgrado la cronica assenza di parcheggi e gli elevatissimi costi di gestione (nel 2007 per comprare e mantenere l'auto gli italiani hanno speso **160 miliardi di euro, 46,5** dei quali se ne sono andati in **tasse!**), il motivo è ben noto: la mancanza di un trasporto pubblico efficiente e un sistema d'intermodalità nei trasporti che continua a esistere solo nel libro dei sogni".

"Gli enti locali devono abbandonare la **politica dell'emergenza** – ha ribadito il presidente dell'AcI – perché il traffico e l'inquinamento non si possono fronteggiare con interventi sporadici ed isolati. Bisogna pensare al fabbisogno di mobilità dei cittadini già in fase di definizione dei piani di sviluppo urbanistico. L'Automobile Club d'Italia, infatti, sottolinea la necessità di una legge quadro che stabilisca l'obbligo della **Valutazione di Impatto sulla Mobilità** per ogni intervento di edilizia residenziale e commerciale".

64^a CONFERENZA DEL TRAFFICO E DELLA CIRCOLAZIONE

“Esigenze di mobilità e salvaguardia ambientale: quale sintesi per la sostenibilità?”
Riva del Garda, 2-4 ottobre

2 ottobre 2008

Auto circolanti nelle maggiori città italiane

Comune	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Totale
TORINO	70.071	37.223	144.927	135.356	175.849	563.728
MILANO	95.734	56.369	182.124	178.629	213.722	726.896
GENOVA	28.689	23.938	80.069	72.376	81.477	286.575
BOLOGNA	20.798	14.756	51.699	48.582	63.387	199.254
FIRENZE	18.752	12.969	50.694	52.880	62.583	197.971
ROMA	249.238	194.336	398.708	438.360	615.912	1.897.672
NAPOLI	183.349	61.318	137.087	89.542	80.889	553.402
BARI	27.766	16.446	47.544	46.869	42.815	181.530
CATANIA	59.689	22.866	49.641	38.737	35.462	206.697
PALERMO	77.373	38.855	103.810	87.535	87.396	395.196

Fonte: Automobile Club d'Italia

Comune	% Euro 4	% non Euro 4
TORINO	31	69
MILANO	29	71
GENOVA	28	72
BOLOGNA	32	68
FIRENZE	32	68
ROMA	32	68
NAPOLI	15	85
BARI	24	76
CATANIA	17	83
PALERMO	22	78
TOTALE 10 città	28	72

Fonte: Automobile Club d'Italia

Le principali fonti di CO2

28 MILIARDI DI TONNELLATE PRODOTTE DALL'UOMO
DA AUTO E CAMION SOLO LO 0,4% DELLE EMISSIONI MONDIALI DI CO₂

Attività	%
CENTRALI ELETTRICHE	25
RISCALDAMENTO DOMESTICO	23
INDUSTRIE	19
COMBUSTIONE DI BIOMASSE	15
AUTOCARRI	6
AUTOVETTURE	5,5
NAVIGAZIONE MARITTIMA	3,5
TRAFFICO AEREO	3

Fonte: Elaborazione ACI su dati OICA e VDI

AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA

Ufficio Stampa

Tel. 06.4998.2511 – E-mail: ufficio.stampa@aci.it

Inquinamento urbano – I provvedimenti

COSÌ IN EUROPA

All'estero vengono adottate strategie integrate di **grandi aree metropolitane** piuttosto che singoli provvedimenti comunali, con il **coinvolgimento di più amministrazioni** nella definizione delle politiche di intervento e nel **monitoraggio continuo** dei risultati.

L'approccio comune è quello di **individuare e potenziare** le forme di trasporto complementari o alternative all'auto privata, a cominciare dai mezzi pubblici.

Solo in **extrema ratio** si ricorre al **blocco del traffico**.

Londra

7.400.000 abitanti coinvolti

- ❑ Individuazione di **aree urbane LEZ** – Low Emission Zone con restrizioni al traffico dei veicoli pesanti più inquinanti
- ❑ **Flotta pubblica ecologica** (bus, taxi, veicoli della Pubblica Amministrazione)
- ❑ Incentivi al **trasporto pubblico locale** e agli spostamenti in **bici**
- ❑ Incentivi all'adozione di **piani di spostamento** casa-lavoro

Parigi

11.000.000 abitanti coinvolti

- ❑ Definizione di **standard** per le emissioni dei **veicoli del trasporto pubblico locale**
- ❑ Gestioni dell'impatto degli **aeroporti** sull'inquinamento e sui sistemi di mobilità
- ❑ Contenimento delle emissioni inquinanti delle **stazioni di servizio**
- ❑ **Restrizioni** del traffico in extrema ratio

Berlino

3.400.000 abitanti coinvolti

- ❑ Incentivazione all'uso delle **biciclette** per gli spostamenti urbani
- ❑ Ridefinizione degli **orari di consegna delle merci** e della sosta dei furgoni
- ❑ Limite di **velocità a 30 km/h** in alcune aree urbane
- ❑ **Potenziamento del trasporto pubblico locale**
- ❑ **aree urbane LEZ** – Low Emission Zone con restrizioni al traffico dei veicoli pesanti più inquinanti (altre 70 città in Germania adottano tale provvedimento)

Bruxelles

1.000.000 abitanti coinvolti

- ❑ Incentivi finalizzati al **rinnovo del parco auto** circolante
- ❑ Potenziamento del **trasporto pubblico locale**
- ❑ Sviluppo di **aree verdi** con percorsi ciclabili
- ❑ Incentivi all'adozione di **piani di spostamento** casa-lavoro
- ❑ Adozione di politiche di **gestione della sosta**

COSI' IN ITALIA

Troppo spesso i provvedimenti adottati dai singoli Comuni mancano di una **strategia** d'insieme a livello locale o regionale, e ancora più spesso la prima misura adottata è il **blocco totale o parziale della circolazione** delle auto. I piani **urbani della mobilità** avanzano con estrema lentezza e la mancanza di risorse economiche adeguate e costanti non consentono uno sviluppo integrato delle infrastrutture del territorio.

A livello regionale:

Lombardia

- Dal 15 ottobre la Regione impone il blocco dei veicoli Euro0 e Euro1 nei giorni feriali fino al 15 aprile 2009. Alla ripresa del provvedimento, a ottobre 2009, il blocco interesserà anche i veicoli diesel Euro2.

A livello comunale:

Milano

- Eco-pass nel centro urbano: tranne alcune categorie di veicoli meno inquinanti, si circola solo con il pagamento di un ticket giornaliero (fino a 10 euro) o mensile (fino a 250 euro).

Torino

- ZTL in una area urbana di 2,5 kmq con divieto di accesso alle auto pre-Euro3, alle moto non catalizzate e ai veicoli commerciali pre-Euro1.

Roma

- All'interno dell'area urbana circolazione vietata tutti i giorni feriali, 24 su 24, alle auto e alle moto non catalizzate.
- Non è prevista la replica della circolazione a targhe alterne.

Palermo

- Nuova ZTL con divieto di accesso alle auto pre-Euro3 nelle aree più centrali e pre-Euro1 nell'anello più periferico di 7,7 kmq. Le limitazioni non valgono per i residenti nella ZTL.