

PROTOCOLLO DI INTENTI CONFERENZA DI PAVIA SU:

“MOBILITA’, AMBIENTE E SALUTE”

Introduzione

Il settore dei trasporti rappresenta il 7% circa del PIL europeo e il 5% dei posti di lavoro nell'UE. E' quindi un settore importante e strategico per l'intera economia europea. Tuttavia, come sostiene autorevolmente anche l'OMS, esso è indubbiamente una delle fonti più importanti di sostanze inquinanti quali gli ossidi di azoto e soprattutto il particolato fine (PM10 e PM2,5) e ultrafine, che producono situazioni di rischio per la salute umana e in particolare per quella dei bambini. Il 2013 è stato proclamato dalla Commissione Europea "Year of Air".

Il traffico motorizzato è in aumento e oltre all'inquinamento atmosferico è causa anche di incidenti stradali (in Italia sono circa 4.000 i morti all'anno), inquinamento acustico (che secondo l'Agenzia europea per l'ambiente è il determinante ambientale che coinvolge il maggior numero di cittadini europei) e, indirettamente, sedentarietà (con effetti importanti a livello cardiovascolare e metabolico). Studi recenti hanno quantificato in decine di miliardi di euro all'anno il danno economico conseguente agli effetti sociosanitari di questo modello di mobilità¹.

La Pianura Padana si trova al centro dei movimenti per il trasporto di persone e merci tra l'Italia e il resto dell'Europa, e per questo motivo, rimane una delle aree a maggiore inquinamento atmosferico; la più critica in Europa e quarta nel mondo con una persistenza preoccupante e una notevole difficoltà al rientro nei parametri europei di sicurezza sanitaria. In altre parole, a condizioni eccezionali di inquinamento non corrispondono risposte e misure adeguate per ridurlo. Occorre quindi che accanto alla conoscenza, vengano promosse iniziative coordinate tra le regioni che in questo territorio operano e pianificano.

Obiettivi

Il presente protocollo di intenti, che prende vita a seguito del convegno “Mobilità, ambiente e salute nella Pianura Padana” tenutosi a Pavia il 25 gennaio 2013, intende avviare una discussione ampia e approfondita su un tema, la mobilità, che abbia ricadute concrete sia a livello individuale che collettivo. In particolare mira a creare le condizioni per avanzare proposte immediate e di prospettiva. Vuole lanciare spunti per una definizione di un programma sulla mobilità sostenibile e sicura nella Pianura Padana. In altre parole vuole creare un raccordo tra tutte le realtà dell'area che, pur avendo gli stessi problemi, spesso agiscono in modo non coordinato, in particolare sul tema dell'inquinamento atmosferico derivante dai trasporti.

L'obiettivo del presente documento è arrivare alla definizione di un accordo detto “**Patto di Pavia**” che metta a punto un insieme organizzato di strategie e proposte progettuali comuni al fine di aiutare le Amministrazioni competenti ad impegnarsi in una prospettiva chiara e concreta.

Gli stakeholder individuati, oltre alle Regioni del Bacino Padano, sono le Province e i Comuni, le associazioni degli enti locali, del sistema delle imprese, dei sindacati e delle parti sociali, altri soggetti pubblici e privati, tra cui le aziende di trasporto e le organizzazioni ambientaliste.

¹ Aphekom project (<http://www.aphekom.org>)

Con il presente documento si intende promuovere la costituzione di una “cabina di regia” attraverso il coinvolgimento degli stakeholder sopra menzionati per il monitoraggio, la gestione e il controllo su tutta l’area padana degli effetti derivanti dalla domanda di trasporto. Di seguito vengono elencati a titolo di esempio alcuni dei temi² sui quali si intende lavorare.

Proposte operative

- 1. Interventi urbanistici e strutturali mirati a ridurre la mobilità privata:** per rendere la mobilità nell’area padana più efficiente e sostenibile sarà necessario mettere in atto una pianificazione territoriale volta a riassorbire nel tempo il fenomeno dell’urbanizzazione diffusa (sprawl urbano) e a riordinare il territorio in modo da consentire spostamenti più razionali e meno impattanti. Importante a questo fine diventa l’integrazione con una migliore pianificazione dei trasporti, politiche dei tempi delle città, teleservizi, e-government, telelavoro, commercio elettronico, e-banking e servizi on-line. Ogni nuova espansione urbana (da controllare per una efficace limitazione del consumo di suolo) dovrà essere vincolata alla presenza nelle vicinanze di trasporto pubblico, all’accesso a piedi ai servizi essenziali, a posti riservati al car sharing, alle biciclette e a mezzi elettrici. Un’altra priorità andrà cercata nella promozione e potenziamento dei sistemi di trasporto pubblico locale, scuolabus, e nella miglior offerta di trasporto pubblico locale attraverso il potenziamento delle flotte. Tali interventi dovranno essere pianificati utilizzando l’approccio della Valutazione Ambientale Strategica (VAS).
- 2. Interventi mirati a modificare la distribuzione modale della mobilità:** promozione della mobilità ciclabile (potenziamento e allargamento delle piste) e pedonale, potenziamento e miglioramento dei servizi di trasporto pubblico (corsie preferenziali, revisione degli orari e dei percorsi, accesso internet ai servizi Tpl), potenziamento dell’offerta di trasporto ferroviario e dell’intermodalità, valorizzazione del trasporto marittimo e fluviale, sviluppo di servizi innovativi e complementari al trasporto pubblico (servizi a chiamata e di taxi collettivo, car pooling, car sharing e bike sharing). Tariffazione dell’uso delle infrastrutture, fiscalità dei carburanti, revisione in senso ambientale del bollo auto, interventi di road e area-pricing, istituzione e ampliamento delle Zone a Traffico Limitato (ZTL) e delle aree pedonali, regolamentazione e riorganizzazione della sosta (parcheggi scambiatori), tecnologie telematiche per la gestione del traffico, moderazione del traffico. Riduzione dei parcheggi per non residenti all’interno dei centri storici ed estensione delle aree tariffate. Servizi Pedibus e Bicibus. Istituzione del Mobility Management di area e diffusione Mobility Management aziendali. Provvedimenti di limitazione del traffico: “blocchi” temporanei della circolazione e divieti rivolti a determinate categorie di veicoli .
- 3. Interventi mirati a ridurre le emissioni in atmosfera:** sostituzione dei veicoli maggiormente inquinanti con altri a basso impatto ambientale. Sostituzione per le Aziende di Trasporto Pubblico del parco autobus. Rinnovo delle flotte veicolari degli Enti pubblici e utilizzo di autovetture elettriche o ibride; acquisto e/o leasing di veicoli a minimo impatto ambientale. Incentivi all’uso di carburanti alternativi (es. idrogeno, biocombustibili). Diffusione di auto ad alta efficienza e basse emissioni, tra cui quelle elettriche (con allestimento di punti di ricarica) ed ibride, in sostituzione delle auto circolanti più inquinanti. Incentivi a favore di persone fisiche e giuridiche per l’acquisto di veicoli elettrici, ibridi, a metano e Gpl. Potenziamento della rete degli impianti di rifornimento di metano e/o Gpl.

² Lo spirito e le proposte indicate fanno riferimento anche ai contenuti del Libro Bianco 2011 della Commissione Europea “Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile”

Riduzione dei limiti di velocità. Limitazioni alla circolazione dei veicoli più inquinanti. Divieto di circolazione anche in Autostrada dei veicoli più inquinanti o introduzione di sistemi di pedaggiamento configurati in funzione di disincentivare i veicoli a maggior carico emissivo (vedi Direttiva europea "Eurovignette"), da considerare soprattutto per nuove infrastrutture di trasporto.

4. **Ricerca delle migliori sinergie tra comuni e ed enti locali** per sviluppare soluzioni ITS (Intelligent Transportation Systems) integrate, in tema di logistica dei trasporti e distribuzione urbana delle merci, che possano semplificare l'approccio e ridurre i costi agli operatori, soggetti istituzionali, fleet managers, e che al contempo spingano verso una riduzione degli impatti ambientali connessi alle motorizzazioni, alla viabilità e alle politiche di gestione della sosta. Promozione di nuovi sistemi di etichettatura ecologica dei mezzi superiori a 3,5 ton, che ne facilitino il riconoscimento e la caratterizzazione per fattore di emissioni, che favoriscano nuovi sistemi di controllo dinamico Real Time, basati sull'uso di tecnologie di tracciamento a bordo (Rfid- GPS).
5. **Interventi mirati a modificare i modelli di vita:** campagne informative, campagne promozionali sull'uso di trasporti sostenibili, organizzazione/partecipazione a concorsi e eventi (es. domeniche ecologiche etc.), educazione ambientale, siti internet o uffici, sportelli, punti informativi dedicati. Partecipazione allargata ai processi decisionali e all'attuazione degli interventi; la condivisione delle decisioni è infatti indispensabile per il successo di qualsiasi strategia ed è quindi fondamentale la qualità dell'informazione, la comunicazione più ampia e trasparente possibile e l'adeguata considerazione della percezione dei rischi nella cittadinanza. Risultano ancora poco valorizzate, in tal senso, le potenzialità offerte da alcuni strumenti innovativi di costruzione partecipata delle strategie, quali Agenda 21 locale o Città Sane.
6. **Definizione ed attivazione in tutta l'area, di un sistema di sorveglianza ambientale e sanitaria** volto in particolare alla valutazione dell'esposizione delle fasce più sensibili (bambini, ammalati, anziani)^{3,4}. Tale sistema è volto alla valutazione dell'efficacia degli interventi proposti, in un'ottica di prevenzione di rischio per la salute e sarà accompagnato da un puntuale e tempestivo sistema di comunicazione. Si auspica inoltre l'introduzione di nuovi indicatori di esposizione al traffico, quali, ad esempio, il Black Carbon, inquinante presente nel particolato fine e recentemente introdotto nei sistemi di monitoraggio della qualità dell'aria delle più importanti città europee.

La versione finale del Patto di Pavia verrà concertata e definita da un gruppo di lavoro indicato dai componenti della tavola rotonda.

Il Patto sarà poi sottoscritto come impegno perché le proposte contenute siano promosse e sostenute a tutti i livelli dagli Amministratori locali che hanno partecipato alla tavola rotonda della Conferenza di Pavia.

³ Airparif. 'Surveillance de la qualité de l'air de l'Île de France' (Décembre 2012)

⁴ Alan Vette et al The near-road exposures and effects of urban air pollutants study (NEXUS): Study design and methods, Science of the Total Environment (2012) in press