

EXPERT PANEL TRASPORTI

5 novembre 2003

Pier Luigi Lombard e Laura Cutaia hanno portato il contributo degli **AMICI DELLA TERRA** con i risultati dello **Rapporto *Valutazione del vantaggio, in termini di minori costi ambientali e sociali, di un forte sviluppo del trasporto collettivo in ambito urbano.***

Il Rapporto si inserisce nell'ambito delle attività del progetto 2.1 dell'Accordo di Programma ENEA-MINAMB "Razionalizzazione della mobilità urbana" al fine di valutare gli effetti socio-economici ed ambientali derivanti da un forte potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico in area urbana, che determini un trasferimento di quote significative di passeggeri dai mezzi privati a quelli collettivi.

Gli Amici della Terra e l'ENEA, che ha richiesto il loro contributo, intendono favorire lo sviluppo anche in Italia di una "cultura delle esternalità" per affermare l'importanza di una valutazione organica e sistematica degli impatti ambientali e sociali conseguenti ad ogni attività, finalizzata a scelte consapevoli fra diverse opzioni strategiche.

Infatti, mentre in alcuni paesi la valutazione delle esternalità è ormai utilizzata come strumento di supporto alle decisioni, in Italia essa non è ancora stata accettata dalle Istituzioni, e accade che gli esperti dei settori considerati da questi tipi di indagini ne mettano in dubbio la validità e l'affidabilità. Queste considerazioni, tuttavia, non contribuiscono al superamento delle imperfezioni che ancora caratterizzano la valutazione dei costi esterni, ma finiscono solo per fornire una frettolosa giustificazione alla scelta di non avvalersi di questo strumento, trascurando così anche la sua caratteristica principale, che è proprio quella di richiedere un'individuazione e una misurazione degli impatti più accurate possibili.

La costruzione di un simile quadro conoscitivo completo ed interdisciplinare risulta invece indispensabile al fine di assumere provvedimenti utili in particolare nel campo dei trasporti che, da molti anni, costituisce una delle principali emergenze sociali e ambientali del nostro paese.

La quantificazione monetaria, inoltre, risponde alla necessità di ricondurre ad un'unica unità di misura, quella economica, una molteplicità di effetti negativi (inquinamento atmosferico, congestione, incidentalità, ecc...) altrimenti non confrontabili fra loro. Essa non limita affatto le sue funzioni, come spesso si crede, alla cosiddetta "internalizzazione" dei costi esterni nel sistema dei prezzi, ma costituisce la base per altre possibilità di intervento, che possono anche coesistere fra di loro, come la prevenzione dei danni considerati mediante una pianificazione territoriale oculata e misure di regolazione amministrativa, o come la riduzione indiretta dei costi esterni mediante l'incentivazione delle modalità ambientalmente e socialmente più compatibili.

Il presente Rapporto, dedicato ai costi esterni della mobilità in ambito urbano, dimostra, attraverso esempi significativi, l'utilità dell'analisi per:

- definire e monitorare negli anni la dimensione del danno procurato alla comunità dal sistema dei trasporti e, al suo interno, dalle varie modalità,
- indicare i settori su cui intervenire prioritariamente per ridurre le emergenze,
- valutare l'adeguatezza delle misure da intraprendere e la congruità degli investimenti,
- valutare i risultati delle misure già adottate.

Il Rapporto accenna in forma generale ai costi esterni dei trasporti, alle esternalità, analizzate e alle metodologie utilizzate, largamente ispirate ai criteri e ai risultati del progetto europeo "ExternE" e quindi effettua una prima rassegna sulle caratteristiche della mobilità in ambito urbano in Italia e in Europa (capitoli 2 e 3).

I successivi capitoli trattano in modo specifico dei costi esterni della mobilità in ambito urbano.

Il capitolo 4 contiene una valutazione dei costi esterni nell'intero ambito urbano nazionale. I dati di base, le principali assunzioni e le procedure di valutazione sono sviluppati a partire dall'ultimo studio degli Amici della Terra, presentato nel febbraio 2002 e riferito all'intero contesto nazionale.

Il capitolo inizia con la presentazione di un quadro completo che lega fra loro il parco circolante dei

mezzi privati e pubblici, le percorrenze, i consumi unitari e assoluti, i fattori di occupazione e i volumi di traffico realizzati da ogni singola categoria di veicoli. Un particolare approfondimento è dedicato ai mezzi pubblici su gomma e su rotaia. I successivi paragrafi sono dedicati alle singole esternalità: emissioni di gas serra, inquinamento atmosferico, rumore, incidenti e congestione. Per ciascuna di esse viene sinteticamente descritta la metodologia utilizzata e vengono presentate tabelle riassuntive che espongono i risultati dell'analisi sia in termini fisici che in termini monetari. Un ultimo paragrafo presenta un quadro d'insieme dei costi esterni; il valore complessivo è di circa 50 miliardi di euro, per oltre il 96% imputabile alla mobilità privata e al trasporto delle merci. I costi esterni vengono infine presentati in termini specifici, rendendo più evidenti le responsabilità dei veicoli privati passeggeri e dei veicoli commerciali per la distribuzione delle merci.

Il capitolo 5 approfondisce la tematica dei costi esterni della mobilità in un ambito urbano particolarmente significativo, quello della città di Roma. Vengono messi a confronto due scenari, il primo (Scenario BASE) corrispondente alla effettiva situazione della mobilità nella capitale nel 1999, il secondo (Scenario PROIMO = Programma Integrato Mobilità) costruito sulla base dello studio completato nel 2001 dalla STA, Agenzia per la mobilità del Comune di Roma. Questo studio contiene le linee di indirizzo per la redazione del piano urbano della mobilità di Roma ed esprime gli orientamenti del Comune in tema di politica dei trasporti; esso prevede un forte potenziamento della rete metropolitana (dai 36 km attuali a ben 131) e tranviaria, numerosi interventi di adeguamento della rete stradale e un insieme di provvedimenti di razionalizzazione degli spostamenti che avrebbero come effetto non solo il trasferimento di una consistente quota di traffico dal mezzo privato a quello collettivo ma anche una riduzione dei volumi di traffico complessivi (da circa 20 a 18 miliardi di passeggeri chilometro all'anno). Il confronto sistematico fra i due scenari mette in evidenza il forte vantaggio che deriverebbe alla collettività, in termini di minori costi esterni, dalla implementazione dei provvedimenti previsti dal programma: dall'attuale livello di quasi 4 mila milioni di euro di costi ambientali e sociali all'anno si passerebbe a poco più di 2 mila milioni di euro. Tutte e cinque le esternalità esaminate si ridurrebbero in misura consistente; in termini assoluti, le riduzioni maggiori si registrerebbero per l'inquinamento atmosferico e per la congestione.

Infine, il capitolo 6 quantifica le riduzioni già ottenute e quelle previste in futuro nelle emissioni inquinanti, conseguenti all'introduzione progressiva delle normative europee sulle prestazioni ambientali dei motori e sulla qualità dei carburanti. L'ambito territoriale esaminato è ancora quello del comune di Roma; l'intervallo temporale va dal 1990 al 2010. Gli inquinanti presi in considerazione sono sempre gli stessi: anidride solforosa, ossido di azoto, polveri sottili, ossido di carbonio, composti organici volatili. Fino al 1998 il modello utilizza alcuni indicatori elaborati dall'ANPA, mentre dal 1999 in poi è basato sulle riduzioni dei limiti di emissione prescritte dalle direttive ultimamente approvate (EURO 3 dal 2001, EURO 4 dal 2006). Nonostante le assunzioni semplificative che è stato necessario adottare, la bontà del modello è dimostrata dal buon accordo riscontrato per il 1999 fra i risultati della simulazione e quelli del software COPERT utilizzato dall'ANPA per l'elaborazione dell'inventario nazionale delle emissioni. I risultati sono presentati in forma grafica e forniscono le tonnellate di ciascun inquinante emesse annualmente nel ventennio preso in esame.

Il testo integrale del rapporto è disponibile in formato pdf sul sito www.amicidellaterra.it