

Premessa e fonte dati

Il settore della mobilità è in continua crescita, soprattutto per quanto riguarda il trasporto su gomma. Gli attuali stili di vita delle società moderne, caratterizzati da un diverso fabbisogno riferito alla sfera lavorativa o al tempo libero, acquisiscono una maggiore rilevanza se ci riferisce alla realtà metropolitane, dove i flussi di persone determinano una richiesta di mezzi di trasporto ed infrastrutture particolarmente importante. Tutto ciò determina un forte impatto diretto ed indiretto, con il conseguente e ben noto inquinamento atmosferico, acustico, idrico e, soprattutto, un forte impatto sul consumo energetico. Altrettanto importanti sono gli impatti in termini di incidentalità e di congestione stradale, di domanda di superfici urbane. In tutte le grandi città europee, si evidenzia l'aumento degli spostamenti, con un incremento della durata media di quelli sistematici (casa-lavoro o casa-scuola), nonché l'aumento dell'utilizzo dell'auto privata. In particolare, le aree urbane e metropolitane sono un luogo ad elevata densità di mobilità per la vasta ed articolata presenza di attività residenziali e produttive (in esse si svolge quasi il 70% degli spostamenti di persone di tutto il territorio nazionale). Nonostante tutto questo, dal settore dei trasporti non emergono segnali tali da far ritenere che le forze di mercato operino nel senso di una riduzione generalizzata della pressione ambientale. Al contrario, tale pressione è aumentata e ciò spiega la particolare enfasi posta in tutti i documenti di programmazione elaborati a livello comunitario e nei singoli Stati Membri sulla necessità di identificare strategie generali e misure specifiche tendenti a conciliare il fabbisogno di mobilità con l'obiettivo generale di pervenire ad una drastica riduzione delle emissioni inquinanti.

In Italia è mancata per lungo tempo la capacità di governare in maniera unitaria il sistema dei trasporti; la frammentarietà delle competenze e la mancanza di indirizzi complessivi hanno spesso prodotto ritardi ed incongruenze negli interventi. In particolare per lungo tempo la programmazione nel campo dei trasporti si è esplicitata mediante piani di settore, (ad esempio dell'ANAS e delle Ferrovie dello Stato); solo in tempi più recenti si è avviato il tentativo della programmazione unitaria.

Attualmente la pianificazione dei trasporti è per obiettivi, ordinata in scala gerarchica secondo l'ampiezza territoriale degli enti competenti, con vincolo di subordinazione tra i diversi livelli di pianificazione. I livelli principali sono tre:

1. livello Nazionale (Piano Generale dei Trasporti)
2. livello Regione (Piano Regionale dei Trasporti)
3. livello Locale (Piano Urbano del Traffico, Piano Urbano dei Parcheggi, Piano del Bacino di Traffico, Piano Urbano della Mobilità, ecc.)

La normativa comunitaria è incentrata su:

- Trattato di Roma - 25 Marzo 1957 - Politica Comune dei trasporti;
- Direttiva 2003/30/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio Europeo del 8 Maggio 2003 sulla promozione dell'uso dei biocarburanti o di altri carburanti rinnovabili nei trasporti.

A livello nazionale le leggi sul tema sono:

- D.P.R. 11 Luglio 1980 n. 753 Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto;
- Legge 28 giugno 1991 n. 208, Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane;
- D.Lgs. 30 aprile 1992 n. 285 "Nuovo Codice della Strada" così come modificato ed integrato dal D.L. 27 giugno 2003, n.151 convertito in Legge 1 Agosto 2003 n.214;
- Circolare 31 Marzo 1993 del Decreto Interministeriale 6 Luglio 1992 n. 467 - Parte II "Principi e criteri standard progettuali per le piste ciclabili"
- D.Lgs. 19 Novembre 1997 n. 422 - Conferimento alle Regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della L. 15 marzo 1997, n. 59 così come modificato ed integrato dal D.Lgs. 20 Settembre 1999 n. 400;
- Decreto Ministero dell'Ambiente del 21 gennaio 2000 "Mobilità sostenibile".

In ambito regionale occorre citare le seguenti Leggi Regionali:

- Legge Regionale n. 30/98 con cui è stata istituita una struttura chiamata “ Osservatorio sulla mobilità” il cui compito è quello di tenere sotto controllo l’evoluzione della mobilità regionale ed in particolare le reti di trasporto pubblico, le infrastrutture, la qualità ed il livello dei servizi, l’efficienza delle aziende di trasporto, l’impatto del sistema dei trasporti sul territorio e sull’ambiente;
- Legge Regionale 16 Giugno 2003 n. 16: "Modifiche alla Legge Regionale 16 luglio 1998 n. 30, recante disposizioni in materia di trasporto pubblico locale e successive modifiche, alla Legge Regionale 3 dicembre 1982, n. 52, recante disposizioni sulle tariffe dei pubblici servizi di trasporto, alla Legge Regionale 12 gennaio 1991, n. 1, recante disposizioni sui sistemi tariffari e alla Legge Regionale 26 ottobre 1993, n. 58, recante disposizioni sull'esercizio di trasporto pubblico non di linea";
- Legge Regionale 26 Marzo 2003 n. 9 "Istituzione dell'agenzia regionale per la mobilità (Aremol)";
- Legge Regionale 8 Novembre 2004 , n. 13 “Interventi per la mobilità sostenibile, iniziative di carsharing (ICS)”.

All’interno del Piano Energetico Regionale 2000-2006 (PER) del Lazio sono state individuate alcune azioni possibili, tra cui:

- un mutamento radicale delle abitudini consolidate per un'ampia fetta di popolazione, con graduale disincentivazione del trasporto privato;
- una diversificazione dell’offerta di trasporto collettivo e la promozione dell'intermodalità;
- la riduzione del numero e della lunghezza degli spostamenti, tramite l'ausilio di tecniche modellistiche e di sistemi di controllo satellitare;
- l'introduzione di automezzi ad emissioni sempre più basse, possibilmente costruiti in percentuali sempre più elevate con materiali riciclabili.

La situazione a livello regionale presenta una criticità legata prevalentemente al nodo critico della città di Roma. A livello di dotazione infrastrutturale la situazione appare complessivamente buona. Il problema principale rimane tuttavia il numero di auto circolanti, che purtroppo caratterizza l’intero territorio nazionale rispetto al panorama europeo e che necessiterebbe di politiche forti soprattutto a livello locale, dove la gestione della mobilità risulterebbe sicuramente più facile.

Occorre inoltre considerare che il settore dei trasporti incide in modo importante sulle emissioni totali di CO₂ e, visti gli impegni che il nostro paese ha preso con la ratifica del protocollo di Kyoto, l’esigenza di un intervento in grado di controllare i vari parametri per produrre un effetto sinergico, risulta ancora più impellente.

Il settore dei trasporti, secondo stime dell’ENEA, comporta circa il 40% del consumo energetico e il 35% delle emissioni totali di CO₂, pertanto in questo ambito lo sforzo di riduzione della domanda di energia e delle emissioni inquinanti è prioritario. Non esiste una soluzione unica e semplice che concili la crescente richiesta di mobilità e la salvaguardia dell'ambiente: la politica di intervento deve basarsi su un quadro organico di provvedimenti multisettoriali e sul controllo di molteplici parametri, in maniera da produrre un effetto sinergico positivo.










Fonte dati








I dati utilizzati relativi all’elaborazione del presente capitolo sono stati forniti dall’Ufficio Statistiche della Provincia di Viterbo, nonché dall’Assessorato Trasporti, Energia e Attività Produttive.

Sono stati utilizzati i dati ISTAT.

Per il confronto con i dati regionali è stato utilizzato il Rapporto sullo Stato dell’Ambiente del Lazio 2004.

Tabella di sintesi dei principali indicatori

	TENDENZA NEL TEMPO		CRITICITA'		RISPOSTE/AZIONI	
LEGENDA		Migliora		Situazione positiva		Risposte in atto adeguate
		Tendenza non evidente		Situazione incerta		Risposte in atto da rafforzare
		Peggiora		Situazione negativa		Risposte completamente da attivare, dovute per obbligo normativo
	NV	Non valutabile	NV	Situazione che necessita di ulteriori indagini	NV	Azioni innovative da identificare

	TENDENZA NEL TEMPO		CRITICITA'		RISPOSTE/AZIONI	
Dotazione infrastrutturale	NV	Non valutabile		La dotazione infrastrutturale è in linea con la media nazionale a sua volta migliorare.		?
Parco veicolare	NV	Non valutabile		Il dato evidenzia un continuo aumento delle vetture circolanti.		Le risposte sono carenti, soprattutto nei grandi centri provinciali dove non è incentivato il trasporto pubblico
Mobilità locale: spostamenti giornalieri per motivo e modo di trasporto	NV	Non valutabile		Esiste una marcata criticità legata all'uso ancora troppo elevato del trasporto privato.		Non ci sono risposte in atto per incentivare una mobilità sostenibile.
Incidentalità stradale	NV	Non valutabile		Il dato provinciale evidenzia una bassa incidentalità stradale, se lo si confronta con quello regionale		C'è la necessità di rafforzare le azioni di risposta volte ad una sempre maggiore sicurezza stradale.

