

## **C16. STRATEGIE PER LA TUTELA DELLA QUALITÀ DELL'ARIA E ASPETTI AMBIENTALI DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI**

In materia di tutela della qualità dell'aria il PRT recepisce gli obiettivi e le conclusioni del Piano di tutela e risanamento della qualità dell'aria vigente, che sono finalizzati a:

- conseguire, entro il 2014, con riferimento ai principali inquinanti, il rispetto degli obiettivi di qualità dell'aria a lungo termine, stabiliti dalle più recenti normative europee già emanate o in corso di emanazione;
- contribuire al rispetto dei futuri limiti nazionali di emissione degli ossidi di zolfo, ossidi di azoto, composti organici volatili ed ammoniaca (previsti da una nuova direttiva comunitaria in corso di adozione);
- conseguire, con riferimento all'anidride carbonica, entro il 2010, a livello regionale, la percentuale di riduzione per l'Italia in applicazione del protocollo di Kyoto;
- proseguire nello sforzo della Regione Umbria verso il raggiungimento del Livello Massimo Desiderabile della qualità dell'aria.

Il raggiungimento di tali obiettivi comporta l'individuazione e l'attuazione di una serie di iniziative di risanamento ambientale che coinvolgono i vari settori di attività emissiva presenti sul territorio, dei quali, il settore dei trasporti gioca un ruolo significativo nel bilancio complessivo delle emissioni, e pertanto azioni di salvaguardia e risanamento adottate per questo settore rivestono una particolare importanza nel quadro generale.

La strategia complessiva di salvaguardia della qualità dell'aria si realizza attraverso l'individuazione di una serie di azioni – o misure – specifiche.

- 1 riduzione della pressione dovuta al traffico merci su gomma e incremento del trasporto su treno in maniera di stabilizzare i flussi di autoveicoli merci ai livelli del 1999, mediante azioni volte alla razionalizzazione del settore e allo sviluppo della logistica integrata;
- 2 riduzione del trasporto passeggeri su strada mediante azioni di mobility management con l'obiettivo di aumentare il tasso medio di occupazione delle autovetture in circolazione e, di conseguenza, di ridurre i livelli di impegno della rete stradale;
- 3 incentivazione del completamento del rinnovo del parco mezzi del TPL su gomma, urbano ed extraurbano, con mezzi a bassa emissione di sostanze inquinanti;
- 4 incentivazione della mobilità ciclo-pedonale, attraverso la realizzazione di nuove piste ciclabili e di parcheggi di scambio treno-bicicletta;
- 5 disincentivazione dell'uso del mezzo privato nei principali centri urbani tramite estensione delle zone di sosta a pagamento, ampliamento delle zone pedonali dei centri storici, incremento del trasporto pubblico locale, ecc.;
- 6 intensificazione dell'attività di vigilanza finalizzata al controllo dei gas di scarico per le automobili, i veicoli commerciali e gli autobus.

In linea generale tutti gli interventi proposti dal P.R.T. sono mirati:

- in ambito extraurbano, al raggiungimento di uno sviluppo della mobilità eco-compatibile con un territorio da preservare per le ricchezze ambientali che ancora presenta

- nei centri urbani, ad indirizzare la mobilità verso modalità innovative e forme di trasporto ambientalmente sostenibili.

Sono questi, infatti, i principi ispiratori di una politica dei trasporti regionali centrata sul rilancio della ferrovia, sulla riorganizzazione del trasporto pubblico locale, sulla loro integrazione reciproca e con il mezzo privato.

Anche gli interventi previsti sulla rete stradale (a latere di quelli già finanziati o in corso di realizzazione) sono stati proposti in quanto prioritari per la soluzione di gravi situazioni di congestione e quindi per il loro apporto positivo nel ridurre percorrenze, incidentalità, inquinamenti.

Le principali esternalità negative generate dai trasporti che il P.R.T. indirizza a minimizzare sono proprio:

- *inquinamenti acustico e atmosferico* che incidono sulla salute umana, sulla flora e sulla fauna, nonché sulla conservazione dei beni artistici e architettonici;
- *congestione da traffico* che provoca sia inquinamento che ritardi agli utenti e al sistema produttivo;
- *incidenti* che provocano costi sociali, personali e incrementi della spesa sanitaria.

La strategia indicata attraverso il P.R.T. per il contenimento delle suddette esternalità negative si basa sia su misure di regolamentazione diretta, da attuare principalmente con i Piani Urbani del Traffico e della Mobilità, che di internalizzazione dei costi esterni sancita dalla Comunità Europea con il principio del “chi inquina paga”.

Le considerazioni già svolte sugli effetti prodotti dal traffico dimostrano che non sarebbe corretto assumere a riferimento, per individuare azioni strategiche che qualifichino in termini di sostenibilità il sistema dei trasporti, soltanto la vigente normativa e gli indirizzi precauzionali finalizzati al contenimento degli inquinamenti ambientali più conosciuti. Non sarebbe altresì sufficiente proporre una serie di azioni, anche importanti, ma non in grado di costruire, pur nell’insieme, quella capacità di governo necessaria a creare e mantenere nel tempo un equilibrio fisico fra trasporti, ecosistema, sviluppo.

L’incidenza di ogni possibile azione dipende dalla sua relazione con un progetto complessivo, con i suoi obiettivi; dalla sua realizzazione in funzione dell’attuazione del progetto stesso. La stessa importanza ed efficacia di un Piano, dipende quindi sia dalla qualità della linea strategica perseguita, che dal livello di elasticità della programmazione, ma soprattutto dall’insieme delle azioni e delle opzioni scelte per perseguire gli obiettivi.

L’obiettivo del Piano Regionale dei Trasporti è quindi quello di realizzare un sistema integrato di relazione tra le città, la campagna, il territorio nazionale, che garantisca un riparto modale equilibrato, un’offerta pubblica in grado di rispondere alla crescita qualitativa e quantitativa della domanda di trasporto pubblico e privato, con l’adozione di misure finalizzate ad ottenere congiuntamente, la sostenibilità dei trasporti, attraverso percorsi collettivi, azioni strutturali e di sostegno.

Le emergenze connesse agli inquinamenti ambientali, le situazioni di congestione, le pressioni prodotte dall’aumento della circolazione su gomma di passeggeri e merci ed i disservizi, non si possono risolvere offrendo nuove capacità di traffico laddove risultino, peraltro, già eccessive, bensì, attivando una migliore utilizzazione delle infrastrutture preesistenti, mettendo in campo “intelligenze” in grado di ottimizzare il governo del

sistema, rapportando la pianificazione di settore a quella generale dell'assetto del territorio.

L'elemento fondamentale del Piano è proprio la capacità di sfruttare la potenzialità dell'infrastruttura, del sistema complessivo dei trasporti, per ottenere:

- il miglior rendimento dell'infrastruttura, la maggiore efficacia del sistema e delle reti;
- la migliore fruizione del territorio e delle città, al minor costo ambientale, economico, energetico, ed al più alto contenimento degli effetti;
- il massimo vantaggio dalle sinergie prodotte dalla pianificazione integrata dei settori, dalla gestione strategica del suolo e delle risorse in rapporto ad una equilibrata soddisfazione delle esigenze dello sviluppo sociale ed economico, della richiesta di sistemi di relazione sempre più efficaci, affidabili, veloci.
- per realizzare, infine, l'intermodalità delle reti viarie e ferroviarie, delle infrastrutture, dei grandi assi che attraversano l'Umbria.

Partendo dalla valutazione delle quattro componenti fondamentali del traffico: *circolazione dei pedoni; trasporto collettivo urbano ed extraurbano; movimentazione merci; circolazione veicoli privati*, le opzioni preferenziali si riferiscono pertanto, non ad un ripensamento complessivo dell'attuale sistema dei trasporti regionale, ma all'attuazione di un programma di interventi e provvedimenti di riqualificazione, interdipendenti, a medio e lungo termine, finalizzati a realizzare uno sviluppo compatibile delle infrastrutture e dei servizi, garantendo nel tempo, soprattutto attraverso la creazione di un equilibrio fra le diverse modalità di trasporto, la permanenza della sostenibilità del sistema e la sua efficienza.

Le scelte del Piano, privilegiano infatti:

- l'adeguamento dei servizi, anche attraverso la qualificazione dell'offerta di gestione;
- il miglioramento delle infrastrutture e l'estensione territoriale dei servizi, soprattutto nelle zone prive di accesso diretto alle grandi reti;
- la gestione coordinata delle infrastrutture laddove si presenta un eccesso o un difetto di attrezzature;
- l'attivazione di politiche di delocalizzazione di parcheggi e centri intermodali ed elementi di congestione situati in ambito urbano;
- il miglioramento dei collegamenti tra i servizi di trasporto di livello regionale ed interregionale;
- la creazione di nodi strutturali per l'adeguamento delle capacità di intersezione ai flussi veicolari in transito;
- la valorizzazione della rete secondaria con il potenziamento della sua interconnessione con la rete principale;
- la complementarietà tra i sistemi di trasporto e l'articolazione dei servizi per livello di funzione;
- il recupero funzionale delle strutture ed infrastrutture sotto utilizzate;
- il contenimento del traffico su gomma, attraverso offerte di mobilità alternativa, che privilegino modalità a basso o nullo impatto ambientale, a partire dai percorsi ciclabili e pedonali, fino ai sistemi ettometrici e agli impianti in sede fissa;
- il miglioramento delle strutture e attrezzature a servizio del sistema economico e dei cittadini, attraverso l'innovazione tecnologica;
- la creazione di percorsi dedicati alla mobilità "ecologica".

Ma, soprattutto si prevede la riqualificazione ed il potenziamento della rete ferroviaria, quale elemento fondamentale della mobilità regionale ed anche, in un prossimo futuro, delle città.

Le considerazioni svolte sulle pressioni del traffico, poste in relazione con le diverse tipologie infrastrutturali ed il monitoraggio delle tendenze evolutive della collettività e dell'economia, confermano la validità della scelta (indicata nel Piano) a favore del potenziamento del sistema ferroviario, ma conducono anche a suggerire un'integrazione delle strategie di intervento precedentemente indicate, con un pacchetto di misure a carattere più strettamente "ambientalista", finalizzate:

- a prevenire l'aumento del carico inquinante prodotto dal sistema dei trasporti attivando strumenti di contenimento del trasporto su gomma;
- a ridurre l'impatto e mitigare gli effetti dei sistemi già attivi, attraverso una diluizione dei flussi e quindi, la redistribuzione delle sorgenti;
- ad abbattere i fattori di rischio derivanti, non solo dagli effetti degli inquinamenti ambientali e dalla promiscuità dell'uso del trasporto su gomma, ma anche dai fattori meteorologici che stanno elevando costantemente l'indice di insicurezza delle superfici stradali e quindi di incidenti.

Ciò significa, non solo modernizzare tecnologicamente la rete ferroviaria, potenziandone, soprattutto, la capacità di trasporto di merci e persone, ma anche:

- a. vincolare, sia la pianificazione, che la progettazione delle nuove infrastrutture, al principio della prevenzione;
- b. mettere in atto programmi permanenti di manutenzione, soprattutto nei punti di maggiore criticità;
- c. migliorare la qualità e la capacità di trasporto dell'intero sistema, valorizzando le opportunità di relazione dei diversi sistemi e settori;
- d. reperire od organizzare gli investimenti specificatamente stanziati per realizzare gli interventi di prevenzione e bonifica degli impatti del sistema.

Altre misure per ridurre e contenere, la mobilità dei veicoli privati ed il trasporto merci su gomma ed i consumi energetici dovranno essere assunte direttamente a livello locale tenendo conto che la Regione finanzia i servizi minimi meno "impattanti". Fra queste:

- la realizzazione di linee urbane per sistemi di trasporto in sede propria, facenti parte di reti integrate plurimodali;
- l'incentivazione alla sostituzione degli attuali mezzi di trasporto, ad iniziare da quelli pubblici e di servizio, con vetture a trazione elettrica, a guida libera, ibridi, a metano, ecodiesel.

Questa politica trova conferma sia nei risultati del confronto dei costi fisici ed economici delle diverse modalità di trasporto, che nei programmi comunitari, di cui il Piano realizza, puntualmente, strategie ed obiettivi, riprogettando ed elevando l'intero settore in termini di sostenibilità, efficienza ed efficacia.

Le azioni fisiche, gli interventi programmatici indicati nel Piano, possono pertanto essere considerati quali elementi esecutivi di un progetto, a più ampio raggio, che organizza le misure di carattere tecnico con le opzioni politiche fondamentali del governo del territorio che incidono sulla qualità della vita e sullo sviluppo della regione.

Di carattere politico, saranno anche la strategia che sarà seguita nei confronti dei cittadini per coinvolgerli nelle scelte, sensibilizzarli e modificarne comportamenti e consuetudini, nonché gli strumenti che si utilizzeranno per incoraggiarli all'uso dei *sistemi alternativi di*

*mobilità*, nonché l'incentivazione verso il trasporto pubblico attraverso una politica di integrazione tariffaria.

L'assenza di precedenti politiche attente alla compatibilità del sistema con il territorio, al contenimento degli impatti, alla localizzazione strategica e precauzionale delle infrastrutture, ecc., non agevolerà comunque la costruzione del progetto regionale, né consentirà di ottenere riscontri a breve termine dalla realizzazione delle misure indicate nel Piano