

POLITICHE PER LA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI CO₂ NEL SETTORE DEI TRASPORTI

CLIENTE: Direzione Generale Politiche Interne dell'Unione Europea – Energia e Trasporti

PERIODO: 2007

DESCRIZIONE DELLE ATTIVITÀ:

Obiettivi del progetto

TRT Trasporti e Territorio è stata incaricata dalla Direzione Generale -Politiche Interne - dell'Unione Europea di uno studio a supporto delle decisioni che il Parlamento Europeo sarà chiamato ad assumere in materia di trasporti-energia e ambiente.

Lo studio fornisce una sintesi delle questioni in campo e seleziona le misure in grado di ridurre gli impatti ambientali, con particolare attenzione ai gas **climalteranti** (gas serra) e alla dipendenza da fonti **energetiche non rinnovabili**.

I focus dell'analisi sono riconducibili a tre aspetti:

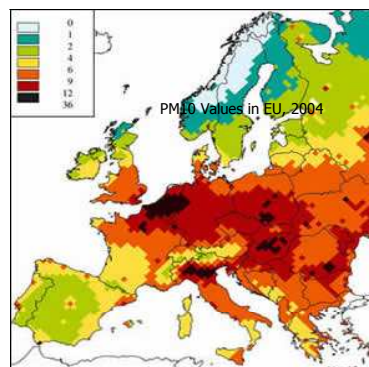
1. andamento della **domanda di mobilità** (passaggeri e merci) e sue evoluzioni nei prossimi due decenni, con attenzione alle differenti modalità di trasporto ed in particolare a quelle generatrici dei maggiori impatti ambientali: modalità stradale (passaggeri e merci) e aerea;
2. **carico ambientale** del settore dei trasporti nella duplice veste di *generatore di emissioni* inquinanti in atmosfera (NO_x, SO₂, VOC, PM_{10, 2.5}), di gas climalteranti o gas di serra (ed in particolare di CO₂) e di *depauperamento di risorse energetiche non rinnovabili* (combustibili fossili);
3. individuazione di **politiche e misure** applicate al settore dei trasporti in grado di ridurre nel breve-medio periodo l'impatto ambientale locale e globale e la dipendenza da fonti energetiche non rinnovabili.

Metodologia e struttura del progetto

Lo studio è stato suddiviso in due parti.

La prima fornisce una sintesi della ricca base informativa riferita al settore dei trasporti in Europa. Le fonti di informazione hanno tenuto conto sia degli **aspetti quantitativi**: data-base sulla domanda di mobilità, sui consumi energetici e sugli impatti – inventario delle emissioni; che di quelli **qualitativi** fondati sull'analisi delle politiche comunitarie, della letteratura scientifica, nonché dei documenti – *position paper* - elaborati dagli *stakeholder*. Più nel dettaglio, i quattro capitoli che compongono la prima parte riguardano:

- la quantificazione della domanda di trasporto passeggeri e merci e le sue previsioni nell'EU 15 ed EU 27;
- l'andamento dei consumi energetici afferenti al settore dei trasporti (tutte le modalità), il carico emissivo in termini di inquinanti di valenza locale (ad esempio particolato) e globale (gas climalteranti);
- una rassegna ragionata delle tecnologie e della loro evoluzione nel prossimo futuro con specifica attenzione alle applicazioni riferite all'efficienza energetica dei motori (veicoli), alle fonti energetiche (combustibili);
- l'individuazione e analisi delle politiche e delle misure volte a ridurre gli impatti ambientali del settore (emissioni inquinanti e consumi di fonti energetiche non rinnovabili). L'analisi ha tenuto conto della ricca documentazione prodotta in ambito internazionale (cfr. OECD, IPCC, CEMT, EPCC, Wuppertal Institute, ecc.) delle Direttive Comunitarie in materia di Energia, Trasporti ed Ambiente, nonché dei *position paper* presentati dagli *stakeholder* (dal WWF, all'associazione dei produttori dei veicoli o delle associazioni dei consumatori, dei gestori del trasporto, delle compagnie petrolifere, ecc.). Il capitolo presenta infine una ricca documentazione di *best practice*, selezionate in base al contributo positivo al conseguimento degli obiettivi di partenza.



Concentrazione di PM₁₀ nelle aree critiche
Fonte: EEA 2006

La seconda parte propone un set di politiche e misure selezionate sulla base della loro capacità di conseguire gli obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti, di gas serra e dei consumi energetici. I tre capitoli della seconda parte comprendono:

- la **classificazione delle misure** in otto *policy clusters*: innovazione tecnologica (veicoli e carburanti); pricing e tassazione; trasporto lunga distanza; mobilità urbana; ICT (Information Communication Technology); eco-friendly; logistica; trasporto aereo e marittimo;
- la **valutazione degli impatti delle policy cluster**, in termini di efficacia nel conseguire i risultati; l'ambito territoriale di applicazione della misura (urbano/metropolitano/ecc.); l'orizzonte temporale di implementazione (breve-medio-lungo periodo); il livello istituzionale di attivazione della misura (EU, Stato Membro, ambito locale-regionale); le condizioni di accettabilità e le barriere all'implementazione da parte degli *stakeholder*;
- l'individuazione e **selezione delle policy cluster** e delle singole misure raccomandate al Parlamento Europeo.

In sintesi lo studio ha messo in evidenza che:

1. per ottenere una sostanziale riduzione delle emissioni di inquinanti e di CO₂ è necessario attuare una combinazione di politiche;
2. l'innovazione tecnologica, pur considerata promettente ed efficace, di *per sé* non è sufficiente a conseguire i target Europei di riduzione

ne delle emissioni di CO₂ e di consumi energetici nonché di riduzione della dipendenza da fonti energetiche non rinnovabili;

3. la leva economica (pricing e tassazione) può fornire nel breve periodo un contributo significativo al passaggio da modalità di trasporto maggiormente impattanti (stradale e aerea) a quelle a minor impatto sulla base del principio affermato dalla stessa *Common Transport Policy*: chi inquina paga;
4. un ruolo rilevante, in grado di enfatizzare i risultati positivi è svolto dalle misure soft o di accompagnamento, quali ad esempio quelle di: *mobility management*, ICT, eco-driving, ecc.;
5. un prerequisito per il conseguimento dei *target* ambientali fissati dall'Unione viene dall'azione di armonizzazione delle misure di regolamentazione, tariffazione e tassazione applicate dagli Stati membri ai diversi comparti dei trasporti (cfr. trasporto stradale, autotrasporto, trasporto aereo, ecc.);
6. infine, la multidimensionalità delle misure in gioco appare evidente considerando gli impatti sul sistema economico-produttivo, su quello sociale (stili di vita e consumi); fatto questo che passa necessariamente per il coinvolgimento della pluralità degli *stakeholders*, quale prerequisito di accettabilità dell'azione e di efficacia della politica.

