

**MA05**

## **MOBILITA' ECOLOGICA**

Martedì, 26 agosto 2003, ore 11.00

Relatori:

Maurizio Agostini, Presidente ATC Bologna; Maurizio Longo, Segretario nazionale FITA CNA; Pierluigi Mularoni, Presidente di Ecorent s.r.l.; Claudio Poggi, Segreteria Nazionale FAI e Segretario ABSEA; Alberto Rossini, Direttore Confcommercio Rimini; Maurizio Taormina, Vice Presidente Provincia di Rimini; Alessandro Tramontano, Direttore del Consorzio Ecogas.

Moderatore:

Paolo Vestrucci, Consigliere ATC

Moderatore: Questo incontro ci può consentire uno stimolo per poter affrontare da punti diversi un problema che in realtà è sotto gli occhi di tutti, un problema principale. E vorrei cominciare ad introdurre questo incontro ponendoci due domande. La prima, a cui darò qualche flash di risposta – lasciando ai nostri relatori a completamento, se lo credono; la seconda che invece è più specifica per i nostri relatori.

La prima è: E' veramente importante parlare di mobilità sostenibile? Di mobilità ecologica, di sostenibilità nei trasporti?

E' relativamente facile, è scontato rispondere di sì a questa domanda. Perché basta considerare alcuni numeri per rendersi conto di quale sia l'importanza della mobilità nella nostra realtà sociale, nel nostro tessuto economico, nella nostra cultura, nelle nostre abitudini e attitudini. Un dato si impone sugli altri ed è quello dei consumi energetici. In Italia nel 2000, a fronte di circa 136 milioni di tonnellate di petrolio equivalente di usi finali di energia, abbiamo avuto il 30% (41,2 megatep: 41,2 milioni di tonnellate equivalenti di petrolio legate ai trasporti). La voce trasporti è quello che, ormai da diversi anni, registra la percentuale più alta in termini di usi finali di energia. L'industria è leggermente sotto (40,3 Mtep), il civile 40,6. Quindi questi sono i tre settori dominanti la scena energetica del nostro paese. In generale lo stesso ragionamento vale per gli altri paesi europei e il trasporto è il numero uno, da un punto di vista dei consumi. Ma un altro dato importante e per certi versi impressionante è fornito dall'intensità energetica.

L'intensità energetica è il rapporto tra il consumo finale di energia ed il Prodotto Interno Lordo, il PIL. Dice in sostanza quanto noi spendiamo in energia per produrre l'unità di Prodotto Interno Lordo. Se si fa 100 il dato del 1971, l'industria è passata da 100 a 58 nel 1998, cioè ha ridotto del 42% l'intensità energetica. Anche questo è tipico di tutti i paesi industriali. L'intensità energetica complessiva diminuisce nel nostro paese a partire dal 1960 in poi; in tutti i paesi industriali è da diversi decenni è decrescente l'intensità energetica. Cioè quanto spendiamo per l'unità di prodotto. Nei trasporti però, se noi prendiamo lo stesso dato, riferito solo ai trasporti, passiamo dal 100 del 1971 a 134 del 1998. Cioè abbiamo un aumento del 34% a fronte di un comparto, quello energetico, in cui l'intensità energetica diminuisce drasticamente; nei trasporti questo aumenta. C'è una sorta di similitudine con l'energia elettrica di questo indice, ma non la sto ad esplicitare. Vuol dire che non è ancora matura, non è ancora saturata la domanda di trasporto. Non è ancora saturato il sistema trasportistico da un punto di vista energetico.

Terzo aspetto, terzo insieme di dati che vorrei dare velocemente, riguarda più specificatamente la problematica ambientale, e cioè se noi prendiamo le percentuali di contributo del trasporto all'inquinamento, troviamo delle percentuali assai rilevanti, per alcuni tipi di inquinante largamente maggioritari. Abbiamo per l'Italia un valore di circa il 12% per gli SO-X, per gli ossidi di zolfo. Nella nostra regione, l'Emilia Romagna, questo valore è del 16%.

Per gli ossidi di azoto, gli NO-X è il 57% a livello italiano, e il 68% a livello della nostra regione.

Per il composti organici volatili è il 56% l'inquinamento del trasporto sul totale, il 96% per la nostra regione.

Così il monossido di carbonio, grande inquinante per i centri urbani, insieme agli NO-X è il 73% il contributo dei trasporti a livello italiano ed il 95% a livello della Regione Emilia Romagna.

Infine per la CO<sub>2</sub>, altro inquinante tipico diciamo, non per problemi locali di tipo urbano, ma per problemi globali come l'effetto serra, il contributo dei trasporti è il 26%, il 33% nella nostra regione.

Quindi abbiamo un'importanza, anche a livello d'impatto ambientale, notevolissimo nel settore dei trasporti, nonostante dei miglioramenti enormi siano stati fatti.

Bene, se quindi è importante, vitale, porsi il problema della sostenibilità dei trasporti, la seconda domanda è: Che cosa effettivamente si può fare? Se un problema è insolubile, non è un problema, ma questo deve essere un problema solubile. Ci sono molti strumenti di tipo organizzativo, di tipo tecnico, di tipo culturale a disposizione, e oggi la provocazione che vorrei lanciare, che voglio lanciare ai nostri ospiti è quella di focalizzarci soprattutto su questo aspetto qui. Che cosa si può fare oggi, che cosa si può fare domani, che cosa si può fare dopodomani. Possibilmente anche, quali sono i pesi, i risultati attesi di queste azioni.

Bene, cominciamo con il dottor Alberto Rossini, direttore della Confcommercio di Rimini, che ci porterà, proprio per il suo ruolo istituzionale, il punto di vista dell'utenza. I commercianti, gli albergatori sono una realtà che porta in conto anche un punto di vista più vasto di utenza rispetto alla categoria che rappresenta; anche quello dei cittadini e dei consumatori in quanto tali. Prego!

Alberto Rossini: Buongiorno. Sì, può sembrare un po' strano che una associazione dei commercianti, una Confcommercio, si ponga il problema dei trasporti. In realtà solo qualche anno fa, diciamo 5 anni fa, probabilmente non ci sarebbe stata neppure la nostra presenza a una tavola rotonda, a un dibattito sui trasporti, perché (lo dico con tutta franchezza), non avremmo sentito questo problema come uno dei problemi più urgenti per le nostre imprese, tanto quelle del commercio, quanto quelle del settore del turismo e dei servizi. Però, oggi le attività imprenditoriali in genere e quelle che dicevo prima in particolare, vivono in simbiosi rispetto al territorio. Questo mi sembra il punto di partenza, la premessa. E quindi, quanto più un territorio riesce ad essere ospitale, riesce ad avere una qualità alta della vita per i cittadini, tanto più da anche possibilità di lavoro per le imprese, sia per i titolari, per gli imprenditori, che per i lavoratori dipendenti. Questo assunto diventa ancor più forte, ancora più rigoroso nel momento in cui il nostro territorio, la nostra provincia, che va pensata come un unico spazio, un'unica città costiera e non solo, è anche un territorio di tipo turistico. Deve dare risposte di qualità anche ai nostri ospiti, a chi viene temporaneamente e diventa residente, diventa utente di questo territorio. Quindi si pone un problema di ambiente in senso lato. E questo vuol dire attenzione, molta attenzione all'inquinamento, sia quello delle acque del mare – tema forte che ogni anno si ripropone, in qualche modo e sul quale come associazione abbiamo preso una posizione molto forte. E cioè di dire: "Attenzione, noi abbiamo una risorsa che è quella del turismo balneare che non possiamo permetterci di depauperare e, in qualche modo, di penalizzare". L'ambiente e le infrastrutture, perché questo territorio vive con la qualità e con il ruolo che le infrastrutture mettono a disposizione

delle imprese e dei cittadini. Penso ovviamente, anche a infrastrutture di questo tipo. Qui siamo in una fiera che è stata realizzata attraverso il concorso dei soci pubblici non da molto. Abbiamo bisogno di altre infrastrutture (vedi il Palacongressi), per dare risposte ad altri segmenti, ad una domanda di turismo. Abbiamo bisogno ovviamente di quello che veniva detto essere una esigenza, un sorta di diritto ormai acquisito che è quello della mobilità. Questo dobbiamo pensarlo così. Ed abbiamo bisogno che tutte queste tre cose si sposino tra di loro e nessuna crei delle discrepanze e delle difficoltà rispetto alle altre. Devo dire che, in sostanza tra infrastrutture, ambiente, trasporti e mobilità ci deve essere una sorta di relazione virtuosa.

Quindi se vogliamo, per essere concreti, dare, completare, migliorare il nostro sistema turistico, dobbiamo anche pensare al modo di offrire queste infrastrutture a chi da lontano ci vuole raggiungere. Quindi c'è un tema delle grandi linee di comunicazione: quindi non soltanto all'interno del nostro territorio, ma anche come possiamo avere un aeroporto adeguato ai servizi di tipo turistico e non che vogliamo dare. E quindi abbiamo bisogno di collegamenti aerei, abbiamo bisogno di un trasporto ferroviario veloce ed efficiente (se vogliamo pensarci come un polo davvero di livello internazionale per il turismo), abbiamo bisogno di migliorare di qualificare anche il trasporto stradale. C'è un tema aperto che l'Assessore Taormina conosce bene, quello del miglioramento della Statale 16 e quello dell'ampliamento delle corsie dell'Autostrada. Abbiamo bisogno di comunicazioni.

Tuttavia non è solo questione di maggiore efficienza. Potremmo realizzare queste cose, ma, secondo me, non avremmo fatto fino in fondo il nostro dovere; non avremmo assolto al nostro compito. Pensiamo al tema dell'ambiente. La Regione Emilia Romagna già l'anno scorso e quest'anno, ripeterà, in collaborazione con i Comuni, i divieti e il provvedimento delle targhe alterne il giovedì e la domenica per abbassare i livelli di inquinamento nelle nostre città. Però è evidente che siamo ancora a dei palliativi, siamo a delle cose che non risolvono il problema dell'efficienza e dell'efficacia del trasporto e della qualità di questi trasporti. Noi dobbiamo pensare ad interventi, in qualche modo, risolutivi che, mettendo insieme risorse economiche culturali e lo sforzo progettuale che come comunità possiamo fare, diano risposte a queste cose. Dobbiamo pensare a quale vuol essere il nostro il futuro; quali scenari di collaborazione immaginiamo rispetto alle realtà che sono oltre questa regione, oltre l'Italia. Privilegiamo un rapporto, faccio solo un esempio, con l'asse Rimini – Bologna – Milano – Monaco?, oppure vogliamo guardare in maniera sostanziale anche a tutto l'ampliamento dell'Unione Europea ad Est. Vogliamo pensare anche ad un interscambio forte della nostra Regione, della nostra Provincia con l'area del Danubio, con l'area dell'Est.

Ecco, dico queste cose, che può sembrare che non c'entrino nulla con lo specifico del tema perché è evidente che se non ci pensiamo, anche all'interno di un contesto generale, facciamo fatica anche a risolvere i nostri problemi contingenti. Per i commercianti, ragionare di questi temi e poi venire allo specifico di quelle che possono essere soluzioni, rispetto alle imprese sul territorio è un fatto fondamentale.

Da un lato sappiamo che le grandi aziende, quelle della grande distribuzione, rispetto alla logistica, rispetto alla distribuzione, si stanno e si sono organizzate: La Benetton ha costituito una società; chiama Ben – Log per la logistica, per la distribuzione delle proprie merci. La Zanussi ha fatto lo stesso. L'IBM ha costituito una società che si chiama IBM Somea per razionalizzare la distribuzione delle merci. E' chiaro che il singolo commerciante, il piccolo imprenditore commerciale non ha la forza per fare queste cose. Lo può fare solo se riesce ad aggregarsi, riesce, magari attraverso le proprie associazioni, a pensare a delle forme che diano risposte ad esigenze anche molto concrete, anche molto particolari rispetto a questi grandi temi.

Per scendere nel concreto, noi ad esempio pensiamo che la competizione tra grande e piccola distribuzione avvenga a partire dai territori, a partire dalle aree. I centri storici sono delle aree, come dei centri commerciali naturali che si contrappongono ai centri commerciali artificiali, quelli della grande distribuzione, per essere molto chiari. Noi abbiamo bisogno in queste aree, quelle dei centri storici e quelle delle vie ad alta vocazione commerciale, di poter dare dei servizi. Ecco perché, come associazione, da alcuni anni abbiamo costituito una società a cui partecipano alcuni tecnici e alcune società che si occupano di trasporto ecocompatibile, con mezzi elettrici, per dare delle risposte. Stiamo lavorando, quindi porto un elemento molto concreto, ad un progetto per il centro storico di Rimini, che vuole essere un progetto pilota., in cui si può ipotizzare un parcheggio interrato da uno a tre piani, con una capacità di contenimento di auto e anche di box per la consegna delle merci di notevoli dimensioni, da cui possano partire dei mezzi, ad esempio elettrici, per la consegna dei materiali ed anche per il trasporto delle persone. Quindi facendo in modo che ci siano dei centri storici che possano acquisire delle funzioni alte dal punto di vista dei servizi, della sicurezza, della facilità sia di arrivo, che di circolazione all'interno di queste aree, ridando ai centri storici quella dignità e quel valore di "salotto della città", di luogo di incontri che con la circolazione delle auto e con la creazione dei centri commerciali hanno rischiato, rischiano di perdere in funzione di aggregazioni che non consentono quel benessere dei cittadini che invece deve essere invece un diritto alla felicità, deve essere una conquista che rimane salda, perché i centri storici per la storia e per l'oggi il punto forte della nostra aggregazione.

Moderatore: Siamo stretti come tempo. La ringrazio per la conclusione. Raccomando i nostri ospiti di stare dentro i sette minuti concordati. Il Dottor Rossini ha posto, all'interno del quadro generale che ha tratteggiato alcune esigenze ed anche alcune ipotesi di soluzione.

Passo adesso la parola all'ingegner Maurizio Agostini, Presidente dell'ATC di Bologna, di un'azienda di trasporto pubblico, chiedendo anche a lui, di sviluppare questo aspetto, di quali sono le risposte che in un centro urbano, e più in generale in un territorio, si possono dare oggi.

Maurizio Agostini: Il problema della mobilità ecologica si pone sempre alla fine in termini di contributi. Le cose che diceva prima il collega sono cose interessanti, ma perché non si fanno? Perché la mobilità ecologica non conviene. In realtà conviene usare del gasolio inquinante, nel nostro caso per il trasporto pubblico, invece che del metano, molto meno inquinante, o addirittura in futuro dell'idrogeno.

E allora, perché la dovremmo fare, la mobilità ecologica, se questa addirittura non conviene? Eh, il motivo c'è. E' che il sistema dei prezzi, così com'è oggi concepito, non tiene conto di tutta una serie di costi, che nel nostro sistema economico si chiamano costi esterni, esternalità, che però ci sono. Il più clamoroso è quello della salute. Nel momento in cui noi respiriamo aria cattiva e ci ammaliamo, creiamo tutta una serie di costi, per noi in primis, ma anche sulla società, sulla sanità, che non vengono riflessi nel prezzo del combustibile inquinante, rispetto a quell'altro combustibile non inquinante. Quindi il sistema dei costi, dei prezzi, attualmente in vigore, dà dei segnali sbagliati. E ci porta quindi a considerare convenienti delle scelte che convenienti non sono affatto, se noi utilizzassimo un sistema dei costi corretto. E' chiaro il rispetto di un sistema dei costi di un sistema di costo corretto non lo si può chiedere in maniera indiscriminata a tutti, soprattutto ai privati. Quando noi andiamo a fare benzina in autostrada in una famosa marca che ha deciso di affiancare al gasolio tradizionale un gasolio senza zolfo, che costa un po' di più, ecco voi sapete che quel gasolio senza zolfo non vende un litro. E' stato un flop clamoroso. E il privato, il singolo cittadino, che potrebbe acquistare ad un po' di più un combustibile meno inquinante, non lo fa io per primo, non lo faccio mai. Acquisto sempre il gasolio nero invece del gasolio bleu.

Ecco, allora, come si può risolvere il problema di una mobilità ecologica che non conviene nell'attuale sistema dei prezzi? I modi sono due, ma in fondo è uno. Ce n'è uno culturale a monte, poi ce n'è uno organizzativo, sistemico che serve a far sì che tutto il sistema risponda ad un sistema di costi corretti e non a dei segnali sbagliati; poi c'è un sistema tecnico, ci sono delle scelte tecniche che si possono fare già con il sistema dei costi di oggi, più o meno, con un piccolo sforzo. Con questa seconda parte si può fare moltissimo. La nostra azienda ha fatto molto. Dopo vi presenterò dei dati che io considero addirittura clamorosi, sull'inquinamento che un'azienda pubblica fa in una grande città come Bologna e su quanto può e già fa di meno, utilizzando solo un approccio di tipo tecnico. Però certamente, la grande sfida è l'approccio sistemico. Noi dobbiamo fare sì che le scelte, non solo delle aziende pubbliche, che in qualche modo sono chiamate a fare uno sforzo aggiuntivo, anche perché hanno dei contributi, che quindi sono giustificati proprio logicamente per rendere il sistema congruente. Un'azienda di trasporto pubblico locale ha tuttora dei contributi. Se non li avesse, non è che l'ATC non esisterebbe. L'ATC, invece di fare 36 milioni di chilometri ne farebbe 5, 4 che si autososterrebbero. Il problema è che la congestione nella città di Bologna sarebbe spaventosa. Questo creerebbe dei costi, non solo di salute, ma proprio dei costi di tempo perso talmente elevati che sono costi esterni, e che quindi produrrebbero un danno all'economia che è molto superiore a quello che è il nostro contributo attuale. Questa è la giustificazione del contributo. Però, ecco, il contributo non è l'unico modo. Ci sono tanti altri modi. Purtroppo il contributo è anche difficilmente gestibile: si rischia di sbagliare.... È sempre meglio di niente, ma sarebbe meglio creare degli automatismi di scelta in cui ci sia quindi un sistema di scelta basato sui costi e sui prezzi, che renda più corretta la scelta dei singoli individui. Comunque, diciamo, da un punto di vista puramente tecnico, noi abbiamo fatto a Bologna, per il trasporto soprattutto urbano, sull'area vasta, una scelta decisa che è quella del metano ed è quella del trasporto elettrico, della tramvia. Con queste due scelte, quindi la tecnica è: sostituiamo i combustibili. Nell'ambito sistemico, qualcosa stiamo facendo, ma poco: abbiamo del *carsharing*, abbiamo la possibilità di fare degli interscambi. Ma per il trasporto persone l'ambito sistemico spetta forse più ai grandi agglomerati politici, alla Regione, agli assessori che devono fare queste scelte. Noi sulla parte puramente tecnica abbiamo deciso: aumentiamo, facciamo il possibile per investire su nuovi mezzi. Investire in nuovi mezzi.

Questi sono i mezzi ATC in ambito urbano.

La scelta fondamentale è stata il ripristino delle filovie che erano abbastanza desuete, abbastanza abbandonate da noi, e la scelta della tramvia. Noi abbiamo, stiamo in questi giorni aggiudicando la gara per una tramvia su gomma, che è una cosa un po' particolare, anche se vogliamo un super filobus a trazione elettrica. La trazione elettrica ha un grande vantaggio per l'ambito urbano, perché lì non crea inquinamento. Non crea inquinamento neanche sulle batterie, sul ciclo delle batterie, perché non ha batterie fondamentalmente. Si basa sui fili, e quindi sono i vecchi tram, o i vecchi filobus che sono migliorati con questa nuova tecnologia. Questo, assieme alla scelta del metano, ci permette di ottenere la riduzione degli inquinanti cattivi, nel centro storico ed in tutta l'area vasta di Bologna, rilevantissima, come vedremo poi.

Gli inquinanti pericolosi nell'ambito urbano sono due. Sono i benzeni, i benzenici. Quindi quelli che sono emessi dalla benzina, fondamentalmente. Non tanto dal gasolio, quindi il nostro gasolio non è colpevole. Perché tutti i grandi mezzi dell'ATC vanno a gasolio e non a benzina, naturalmente. E quindi questi richiedono interventi organizzativi e sistemici che dicevo prima, ma dal lato delle pubbliche amministrazioni.

E l'altro inquinante cattivo sono i particolati solidi che invece sono emessi dal gasolio e i particolati solidi non sono cattivi tanto in sé quanto rispetto al fatto che veicolano tutta una serie di sostanze dannose come benzapirene, benzofenatrene ecc.

I diesel degli anni ottanta e anche i diesel euro1 e euro2 hanno una serie di emissioni di questi particolati particolarmente negativi enorme, spaventosa: se uno riuscisse a calcolare il danno alla salute che l'emissione di questi vecchi diesel hanno fatto e stanno ancora facendo sui nostri polmoni, il gasolio utilizzato in questo modo dovrebbe costare quattro volte quello che è il costo attuale perché in questo modo si fanno danni veramente rilevantissimi. Oggi esistono dei sistemi di utilizzo del gasolio più raffinati: i nuovi motori euro3 e in futuro quelli euro4 sono sicuramente molto meno inquinati in termini di particolati. Noi però non abbiamo fatto questo tipo di scelta: vedete i diesel euro3 sono solo nove non andremo tanto su, non abbiamo fatto la scelta del GPL che pure è un combustibile alternativo con buone caratteristiche ambientali, abbiamo fatto la scelta del metano. Quest'anno arriviamo a 116 mezzi, assieme ai filobus, assieme a una piccola parte di elettrici, che sono delle navette che girano per i centri storici. Il nostro obiettivo è di arrivare nel 2006 all'azzeramento di emissioni di particolato, da parte della flotta DC in un ambito urbano, nella nostra area del centro storico. È un risultato molto ambizioso, però vi faccio vedere quello che si può fare già da oggi con il nostro approccio di tipo tecnico senza scomodare la filosofia sistemica del mondo. Vedete nel 1998 la quantità di particolati PM (l'ultimo inquinante) emessa dall'ATC era di 32 tonnellate all'anno nell'atmosfera per la nostra flotta urbana. Oggi siamo a un terzo, quindi già in questo modo, è chiaro che abbiamo usato un po' di contributi per fare questo, perché altrimenti i nostri costi esterni non avrebbero permesso di rispettare un bilancio, però abbiamo ridotto a un terzo questo inquinante particolarmente grave, e anche il rinnovo della flotta sugli altri inquinanti ha portato la riduzione tra un terzo e la metà. Nel 2006 il nostro obiettivo in ambito urbano è di arrivare vicino allo zero nell'emissione dei particolati solidi con l'entrata in funzione della tramvia. Certo questo non è che risolve il problema. Qual è l'impatto sulla qualità dell'aria: qui ho un numero forse un po' più complicato, ma vi prego di concentrare l'attenzione più sulla media annua: questa è una centralina di S. Felice che guarda i PM10 che sono le polveri sottili: nel 1969 la media dei PM10 era stata nella centralina di 67 microgrammi per metro cubo, oggi 2002-2003 siamo vicini a 40. Non dipende solo da noi, dipende anche dagli interventi sul traffico che il Comune di Bologna ha fatto e da una serie di altre cose, compresi i lavaggi delle strade. Però con questo approccio riduttivo che noi abbiamo potuto adottare questi sono i risultati possibili: un inquinamento delle emissioni ridotto di un terzo e una qualità dell'aria che migliora del 50%. Per il resto ci saranno altri interventi che tenteranno di chiarire meglio quali sono i limiti ulteriori sull'approccio sistemico.

Moderatore: Grazie presidente. Le indicazioni sono chiare. Quello che è possibile fare oggi subito è sicuramente la scelta del gas, sia gas naturale che GPL, il diesel pulito, esistono oggi l'euro3 e l'euro4 ormai pronto, che abbatte notevolmente anche per il diesel l'inquinamento. Questi sono effettivamente interventi positivi. Ringrazio il presidente anche di aver messo in luce gli aspetti economici con così chiarificante punto di vista.

Trasporto delle persone è un lato del problema molto importante, un altro lato del problema è il trasporto delle merci altrettanto importante. Abbiamo due relatori su questo punto: il dottor Poggi, segretario internazionale della FAI, Federazione Trasportatori Italiani e anche segretario della ABSEA, un'associazione bolognese di spedizionieri e autotrasportatori e poi il dottor Longo della FITA CNA. Interverranno di seguito per portare il punto di vista del trasporto merci.

Claudio Poggi: Il trasporto merci sconta un problema di base: è un sistema abbastanza impermeabile, un sistema complesso, un sistema a proposito del quale, forse anche giustamente e comunque anche comprensibilmente tutti pensano di poter dire qualcosa, e ciò che più spesso viene detto è una fila di no. Noi siamo abituati purtroppo, e questo è il rischio forte, a ipotizzare soluzioni

che riguardano il trasporto merci che finiscono con l'esserne in un modo o nell'altro la negazione. Questo crea dei problemi perché non è soltanto che il problema non si risolve, ma la situazione peggiora. Noi siamo abituati su tanti piani, che poi evidenzierò, a subire delle negazioni, cioè delle posizioni non costruttive; in questo caso mi riferisco alla politica infrastrutturale che ha riguardato il nostro settore: basti pensare a soluzioni importanti per il nostro paese come la varianza di valico, i problemi che riguardano i trafori, tutti problemi che penalizzano non l'autotrasporto italiano, ma penalizzano il sistema economico del nostro paese. Uno dei grandi meriti del presidente di Confcommercio Billedi in questi ultimi tempi è stato quello di mettere in evidenza l'importanza dei servizi: come il sistema dei servizi abbia aumentato la propria importanza nel sistema economico generale del paese e in particolare, all'interno di questo, il sistema del trasporto. Da questo potrebbe derivare una prima considerazione: il problema del trasporto merci non è un problema settoriale: se non si capisce questo non si capisce niente. Il problema del trasporto merci è un problema del sistema. Se noi facciamo come le vecchie donne di servizio di una volta che quando spazzavano mettevano il rusco sotto il tappeto, poi qualcuna si è evoluta e ha cominciato a mettere il rusco nel giardino del vicino. Il nostro sistema sta facendo più o meno questo oggi. Se non ci rendiamo conto che il sistema distributivo commerciale, che il sistema produttivo e che tutto l'intero sistema della logistica non può pensare di scaricare sul sistema dei trasporti le proprie inefficienze, le proprie incapacità, e i propri interessi legittimi di natura economica, noi non risolveremo nulla; perché, vi do un piccolo flash: su un gelato ricoperto vanno 7 gr di cioccolato, se io devo alimentare una macchina che produce sessantamila gelati l'ora, mediamente occorrono 11 bilici (?) di cioccolato che riforniscono quotidianamente questa fabbrica. Adesso provate a immaginare questa dimensione del problema moltiplicato per un numero elevatissimo di trasporti, di viaggi, di servizi, di esigenze del nostro sistema produttivo. Prima di pensare a soluzioni modali, (cioè il camion, la ferrovia, la nave, l'autostrada...) sarà bene che si tenga conto non dell'esigenza del trasportatore di riuscire a consegnare merci da Bologna a Catania in 17 ore, quanto dell'esigenza del nostro sistema produttivo e commerciale che si è strutturato in modo tale per cui il mondo del trasporto è chiamato oggi ad assolvere, tirandosi su per il collo tanto che siamo diventati tutti dei cigni, per poter assolvere a questa richiesta. Il sistema dei servizi è un sistema che subisce direttamente e irrevocabilmente l'esigenza di un sistema distributivo commerciale e produttivo che è quello che è. Se si legge il libro bianco europeo si notano alcune affermazioni sulle quali è opportuno riflettere. Molto in concreto, addirittura viene ipotizzato l'abbandono del *just in time*, questa potrebbe essere una soluzione, cioè vuol dire tornare alle vecchie scorte del magazzino. Dov'è il problema reale: una volta si produceva per vendere, io produco, immagazzino e poi vendo, oggi no: io vendo per produrre. Sono aspetti assolutamente concreti che chiunque voglia affrontare in modo serio il problema dei trasporti deve considerare. Questo lo dico per quel che riguarda l'idea che qualcuno può ancora avere che il mondo del trasporto sia imputabile di alcune soluzioni sbagliate, cioè che siano imputabili al mondo del trasporto delle scelte, come se queste scelte fossero state fatte da questo esclusivo comparto economico, nel proprio esclusivo interesse; risponde a una logica di sistema e a una logica commerciale e distributiva e produttiva che è complessiva.. Mettere mano al problema dei trasporti significa innanzitutto mettere mano al sistema. Questo è per dare la dimensione effettiva di cosa vuol dire. Se non facciamo questo è come voler fare un bagno ad un gatto: forse ci riusciremo a bagnarli ma prima di bagnarli succederà di tutto. Questa è la dimensione reale del problema generale. Poi all'interno di questo, e do qualche flash ci possono essere degli aspetti particolari che vanno considerati. Dicevo prima la soluzione modale: qualcuno dice "Con le ferrovie risolviamo tutto". Ma la ferrovia ha qualche problema: prima di tutto non funziona, prima di tutto l'offerta commerciale della ferrovia è inesistente, prima di tutto l'affidabilità del sistema è molto vicino allo zero, e voi sapete che siccome i principali utenti del

mondo ferroviario sono le imprese di trasporto, i clienti finali, i produttori non hanno rapporto con le ferrovie, hanno rapporto con le aziende di trasporto che devono avvalersi di un vettore del tutto inaffidabile. C'era qualcuno che ha parlato più volte negli anni scorsi a questo Meeting che diceva che i matti sono di due tipi: quelli che si pensano Napoleone e quelli che pensano di risanare le ferrovie. Noi da questo punto di vista abbiamo pensato, e su questo siamo favorevoli, che un nuovo assetto gestionale del sistema ferroviario (e qualcosa, pochissimo è stato fatto), possa avvantaggiarci, ma sicuramente c'è un problema forte di tipo infrastrutturale: bisogna costruire delle ferrovie come bisogna costruire delle strade perché ne dica il singolo amministratore locale che blocca una rete transnazionale perché gli passa la strada sul macero del vicino; e così lo stesso discorso come in qualunque comitato di verdi (o di comunque colorati ma, in genere quello è il colore prevalente), che interessati o meno alla vicenda generale molto più spesso interessati a problemi molto particolari e tangibili, invece si limitano a fermare tutto con una fila di no. Però attenzione alla ferrovia: il 75% delle merci viaggia su percorrenze inferiori ai 150 km, quindi è tutta merce non appetibile al sistema ferroviario, è tutta merce che gira in ambito regionale e infraregionale ed è tutta merce spesso costituita dai prodotti semi lavorati, oppure sono merci che vanno a rifornire i centri urbani, altro grande problema. Fin che noi concentriamo l'idea della razionalizzazione del traffico urbano sulla contrazione del traffico merci, che rappresenta l'8% del traffico urbano (giustamente diceva il presidente Agostini che a Bologna molto è stato fatto in questo senso), ma finché noi pensiamo che bisogna razionalizzare il trasporto merci, magari facendo delle rotture di carico a ridosso della città con tutti i problemi che questo può comportare, la soluzione noi la perdiamo. Quindi io e concludo perché mi accorgo che sto già dilungando troppo, quello che io vorrei esprimere e poi magari ritornerò su questo punto è l'assoluta necessità di un esame concreto della situazione e della soluzione che un sistema richiede, altrimenti facciamo solo delle manifestazioni di piazza.

Moderatore: Ringrazio il dottor Poggi, per questa sottolineatura che effettivamente accompagna molti processi decisionali nel nostro paese, cioè la grande disponibilità a dire di no, e la grande carenza e povertà nel sapere proporre, nel sapere assumersi delle responsabilità direi. Quindi richiamo sicuramente e pertinente. La parola al dottor Longo.

Maurizio Longo: La mobilità compatibile è un valore, è un valore degli autotrasportatori molto importante, unitamente alla sicurezza stradale. Non è un valore, oggi riconosciuto soltanto nel nostro paese, è stato assunto già da tempo all'Unione Europea, che ce lo ha dimostrato con il libro bianco. Questo sostanzialmente contiene diciamo 62 soluzioni ma poche tesi, cioè vale a dire: è impossibile che in Europa vi siano 40.000 vittime di incidenti stradali. Non è possibile avere un costo di incidentalità pari a trecento mila miliardi l'anno di vecchie lire. Sostiene che sostanzialmente che al 2010 aumenterà la domanda di trasporto pari quasi al 40%: mi vengono i brividi solo a pensare che tutta questa domanda in più si trasferisce attraverso la strada, solo a pensarlo mi vengono i brividi perché noi siamo i primi ad avere ostacoli, rispetto al trasferimento su strade di tutta questa domanda di trasporto in più. Ma il libro bianco dice anche un'altra cosa, modificando sostanzialmente, una tesi che aveva sostenuto dieci anni prima. Dieci anni prima aveva scritto che nei trasporti bisognava procedere verso una liberalizzazione totale. Oggi a distanza di dieci anni si sostiene una concorrenza regolamentata, e la differenza non è di poco conto. Il sistema economico viene a modificarsi nel momento in cui si stabiliscono nuovi criteri e nuovi parametri, per considerare il valore economico dei prodotti stessi; mi spiego meglio: oggi un bene prodotto non vale se è in magazzino, economicamente parlando, ma vale soltanto se è venduto o consegnato. Quindi conseguenza di una economia di flusso anzi che di stock. Per esempio la distanza economica



e non più la distanza geografica, possono rappresentare la vittoria o la sconfitta di alcune merci. Quindi è determinante anch'essa come riferimento rispetto ai parametri economici. Addirittura, la produzione non è più come una volta: il prodotto che si produceva poi si spingeva verso la vendita. E' il contrario, è la vendita che tira la produzione. Quindi sconvolgimento in pochi anni rispetto ai criteri che possono aiutarci a trovare soluzioni. E purtroppo l'esecutivo, il governo non ha compiuto nei trasporti, almeno per quanto riguarda il trasferimento delle merci, delle scelte avendo una visione complessiva. Gli errori sono stati compiuti nel corso degli anni, ma anche oggi si continua a commettere errori. Parto dal codice della strada, rispetto al quale noi siamo i primi ad essere d'accordo, però per quanto riguarda diciamo il trasporto delle merci, quel codice della strada è un codice per una economia ideale e non reale. Addirittura pensiamo che l'impresa stanno trasformando il proprio modello organizzativo in relazione all'inasprimento del codice della strada, che costa dal 18 al 25% in più rispetto al trasferimento delle merci, in particolare su strada. E la sicurezza stradale ottenuta con questo codice cozza con la liberalizzazione del settore che questo governo ha deciso di fare. Allora delle due l'una: la sicurezza vale per il codice, la sicurezza vale anche per le norme di settore. Quindi qui ci sono errori che noi abbiamo evidenziato, anzi, arriveremo anche ad una estrema manifestazione di protesta a settembre.

Discutiamo il testo che esce fuori in questi termini: ve lo faccio in sintesi: non si finanzia il tonnellaggio che dalla strada passa alla ferrovia, come tutti vorremmo; si finanzia lo spostamento della motrice, cioè il contributo è treno-chilometro, non tonnellate-chilometro; e oltretutto (questione assai singolare) si danno in anticipo questi contributi. Se continuiamo a commettere questi errori, la ferrovia non si potenzierà mai. L'altro errore che si sta commettendo (perché si era partiti bene sulle autostrade del mare): ticket ecologico finalmente –diciamo noi- affidato alle imprese di autotrasporto, che utilizzano portando il proprio veicolo sulla nave. L'errore dov'è? Che il ticket ecologico si utilizza nelle navi tutto merci, e in Italia non esistono navi tutto merci. Allora qualcuno forse le starà costruendo! E quindi si sta preparando per rispondere a questa esigenza! Noi avevamo proposto, attenzione: facciamo due tipi di incentivi, uno per il tutto merci, che verrà, e uno per il misto, perché abbiamo queste navi qui: non possiamo aspettare altri due anni o più prima di portare i nostri camion sulle navi. E poi quando sentiamo parlare di 200.000 camion che viaggeranno sull'autostrada del mare: attenzione! Non è niente, perché sono meno di 1000 camion al giorno, quindi non si sposta niente! L'altro errore che si può commetterà è la scelta delle tratte: si sceglie la partenza da Ravenna? O da Genova? O da Parleremo? Qualcuno rimane fuori dal giochino: anche qui ci saranno scontri e interessi che probabilmente era necessario evitare.

Sulle infrastrutture: siamo in attesa di nuove infrastrutture, ma noi crediamo che sia opportuno, necessario e importante far funzionare quelle che abbiamo, non attraverso l'adeguamento delle tariffe autostradali (questi serbatoi finanziari che sono pesanti!); e aumentano ancora! Si parla di un ulteriore adeguamento! Io non lo so quanto questi bilanci abbiano bisogno di adeguamenti continui! Le infrastrutture, sapete quanto valgono? In Italia un camion, per fare 100.000 chilometri ci impiega 2000 ore di lavoro; in Europa 100.000 chilometri si fanno in media con 1800 ore di lavoro; non parliamo poi dei tempi di carico e di scarico, non parliamo di politica portuale, perché le infrastrutture vanno bene, ma andrebbe meglio se si finanziassero le funzioni dei porti, in modo che in veicolo arriva e scarica in tempi brevi, non aspettando 5-8 ore, in attesa del carico e dello scarico. Oggi a Genova, e anche in altri porti, prevedono anche che il conducente, secondo loro, deve passare dentro uno scanner che gli rileva il carico. E qui anche il conducente rischia di prendersi delle radiazioni! Poi c'è chi dice che le imprese da trasporto sono troppo piccole: qui dobbiamo definitivamente smetterla, perché le imprese da trasporto sono lo specchio di un'attività produttiva del nostro paese, che non viene effettuata con mille aziende, ma effettuata con un milione e mezzo di partite IVA. Poi l'altro aspetto di come organizzare le imprese iscritte all'albo (e badate che sono

192.000 le iscrizioni all'albo dei trasportatori; di questi 40.000 fanno attività di intermediazione!). Quindi immaginate voi quali complessità si creano anche all'interno di questo settore. In sostanza io dico: probabilmente abbiamo lo strumento, cioè esiste una consulta dell'autotrasporto, continueremo a portare queste tesi, unitamente a questo valore della mobilità compatibile nel quale noi crediamo profondamente, e rispetto al quale siamo preoccupati, perché l'allargamento dell'Unione Europea sapete che cosa ci comporta nei prossimi anni? Che i nostri veicoli vecchi li avevamo venduti all'Est; ora quegli stessi veicoli ritornano in Italia, in azione di cabotaggio, che significa attività nel nostro paese. Come vedete, le scelte che si devono compiere sono scelte importanti, ma vanno anche prese seriamente, senza pensare a lobbies che tirano in una direzione piuttosto che in un'altra. Bisogna fare del bene al nostro paese. Quindi noi siamo d'accordo alle alternative tutto strada, riteniamo che il miglioramento della tecnologia sia stato davvero efficace, perché abbiamo veicoli altamente ecologici, le ricerche sui carburanti. E, l'ultimo aspetto: la professionalità delle nostre imprese. Non tutti sanno che 630.000 veicoli di trasporto merci in conto terzi trasportano una quantità di merci identica a quella che trasporta in conto proprio, che è composta di 2.550.000 veicoli che hanno un livello di vetustà eccezionale rispetto al conto terzi. Quindi l'autotrasporto, in sostanza e in definitiva, non deve essere considerato, quello professionale, una malattia del nostro paese; deve essere considerato una risorsa, in attesa che si trovino ulteriori soluzioni e che non si sbagli ancora. Grazie.

Moderatore: Giusto un inciso sul problema infrastrutture sufficienti o insufficienti: leggevo recentemente un dato abbastanza eloquente: i chilometri percorsi sono aumentati in 24 anni, nel nostro paese, del 240%, mentre l'offerta viaria su gomma è aumentata dell'8%. Sono dati eloquenti di per sé; sono dati che servono a misurare l'ingolfamento, l'effettiva urgenza di nuove scelte. Adesso abbiamo due interventi, che invito ad essere un pochino più sintetici, non perché non siano interessanti –tutt'altro-, ma perché portano degli esempi, quindi possono essere un più puntiformi rispetto a quelli che ci hanno preceduto, che davano uno scenario generale. Due esempi di iniziative concrete, pratiche, di soluzioni tecnologiche/organizzative che si possono proporre, non all'intero problema dei trasporti (ormai ci siamo resi conto che non esiste la soluzione monolitica al problema), ma tante possibilità di intervento che concorrono assieme a dare una risposta. Innanzitutto il dottor Tramontano, Direttore del Consorzio Ecogas, che è un tipo di combustibile che permette di intervenire concretamente oggi sul problema della mobilità.

Alessandro Tramontano: Noi rappresentiamo i gas per autotrazione, ossia il GPL e il metano e un po' tutti i comparti, che vanno dalla distribuzione dei gas ai proprietari delle stazioni di servizio, fino ai costruttori delle apparecchiature, fino alle officine che installano gli impianti. Il dottor Vestrucci chiedeva che cosa si può fare? Ecco, questi sono alcuni esempi per dare dei dati sui vantaggi del GPL e del metano, utilizzati in autotrazione. Sono degli studi fatti insieme al Ministero dell'Ambiente quando hanno dato degli incentivi ai veicoli '88-'95: la colonna blu esprime il valore della direttiva 91441, la famosa euro1; la colonna rossa dà il valore delle emissioni, nel primo caso della CO<sub>2</sub> di un veicolo non catalizzato, quindi antedirettiva, un veicolo classico a carburatori, non catalizzato. Il valore verde è invece il dato invece a GPL o metano (i cui dati sono assimilabili). Vedete come è possibile trasformare un veicolo non catalizzato a GPL o metano e ottenere praticamente gli stessi risultati che un veicolo catalizzato euro1. Queste prove sono state fatte anche con euro1 che si avvicina all'euro2. Cosa succede? Praticamente con l'alimentazione a GPL o a metano si riesce spesso ad anticipare una direttiva. Sempre nella logica dei pesi di queste soluzioni, vediamo quanto poi si otterrebbe in ambiente. Questo è il dato che si riferisce a degli incentivi che ha dato il Ministero per l'Ambiente per la trasformazione dei veicoli a GPL o a metano:con

finanziamenti da parte del Ministero è stato possibile trasformare circa 47.000 veicoli. E anche a questo proposito era molto importante il discorso che si faceva prima sui costi: i 300 euro che sono stati dati per finanziare ogni cittadino per la suddetta trasformazione, sono certo molto inferiori: a parte i benefici fiscali che lo Stato ha avuto, ma anche sui benefici sull'esternalità rispetto all'ambiente. Vediamo quanti milioni di Kg in meno sono state le emissioni, sia di CO che degli HC, che degli NO X, per non parlare dei particolari che vedremo nelle altre slide. Il GPL e il metano sono due carburanti immediatamente disponibili; ci saranno certamente altre soluzioni futuribili, forse migliori, come l'idrogeno o chissà cos'altro; però oggi immediatamente disponibili ci sono il GPL e il metano, immediatamente reperibili e danno dei risultati ottimi per l'ambiente, perché metano e GPL sono completamente privi di particolato e questa è subito una soluzione, un dato tangibile per ottenere un risultato su questo inquinante nelle città. Per ultimo è importante anche rilevare il problema del conto economico: per l'utilizzo di questi carburanti, al di là dell'utilizzo in flotte pubbliche, molto si richiede anche al cittadino, ma poi il cittadino fa i conti con le proprie tasche. In questo momento i due carburanti hanno due problemi: per quanto riguarda il metano è un problema di diffusione della rete di stazioni di servizio: ce ne sono poche, si sta facendo qualche cosa, si sta cercando di ampliare la distribuzione soprattutto nelle aree urbane; quindi il metano ha il problema di reperibilità. Quindi il cittadino che trasforma la sua auto, deve poi considerare i percorsi, la distanza dall'area di servizio, ecc. Per quanto riguarda il GPL non c'è nessun problema di reperibilità, ma a conti fatti oggi il risparmio non è moltissimo. Questo è soprattutto perché in Italia c'è questo problema delle accise, che sono l'imposta fiscale sui carburanti per autotrazione; adesso il governo ha ottenuto una delega per rivedere tutto il regime delle accise. In questo grafico questo valore 0 (zero) è il valore dato dall'ultima direttiva che uscirà in questo semestre europeo italiano sul valore di riferimento per i carburanti: la benzina è stata aumentata del 50%, il gasolio del 33% e il GPL è stato aumentato del 127%: ciò rende questo prodotto non ecologico. La comunità europea di è resa conto di questo, già da anni con una direttiva che risale al 1982, riconosce al GPL questa sua valenza ecologica, e quindi si richiede che sia un prodotto agevolato fiscalmente. Questo per poterlo rendere appetibile ai cittadini, così che l'utilizzo diventi più capillare. Contiamo che in questa legge delega che il governo ha prenda in considerazione la vicenda: i presupposti sono buoni, anche nella relazione di apertura (la legge delega diceva che sarebbero stati privilegiati i carburanti a basso impatto ambientale); vedremo un po' quali saranno gli sviluppi futuri.

Moderatore: L'esperienza di cui ci parlerà il dottor Mularoni, Presidente di Ecorent riguarda un'iniziativa di esercizio di trasporto, una nuova modalità di cui ci parla direttamente

Pierluigi Mularoni: La mobilità, che è un fattore che determina la qualità dell'ambiente di un determinato territorio, e anche lo sviluppo del territorio stesso, determina anche il sistema di vita delle persone che vivono in quel territorio. Direi, come faceva notare anche ROssini, che ciò è vero ancor di più in una realtà come quella di Rimini, dove una scelta ecologica che riduca l'impatto che hanno le macchine sui turisti che vivono qui a Rimini, e quindi di conseguenza l'inquinamento che queste producono (inquinamento ambientale, acustico) consente di soddisfare le richieste dei turisti, che chiedono una vivibilità e una tranquillità sempre maggiore. Di conseguenza l'auto è uno degli elementi che caratterizza di più lo stress della vita quotidiana: tutti noi viviamo in mezzo a code, nel traffico, in mezzo allo smog, siamo sempre alla ricerca di un parcheggio il più vicino possibile al luogo in cui ci dobbiamo recare, macchine infuocate d'estate....Il veicolo elettrico è un mezzo di trasporto alternativo. Sicuramente anche lui ha dei problemi: ha delle batterie che vanno caricate, batterie che poi dovranno essere smaltite, ma al tempo stesso permette 1) un notevole risparmio

energetico; 2) elimina totalmente l'inquinamento acustico e gassoso, garantendo di conseguenza una tutela dell'ambiente, e, soprattutto una vivibilità dell'ambiente ed una tranquillità migliorata rispetto al traffico veicolare. Tutto questo va a determinare un riconoscimento da parte non solo dei turisti che considerano queste alternative ecologiche elementi incentivanti per la scelta di una determinata zona turistica piuttosto che un'altra, conferendo anche alla città un'immagine innovativa rispetto a quello che può offrire una città a vocazione turistica che non ha queste possibilità; ma conferisce anche alla cittadinanza di poter usufruire di questi mezzi per brevi o brevissimi spostamenti, in particolare se questi spostamenti sono diretti verso il centro storico o nelle zone a traffico limitato o nelle isole pedonali; infatti dobbiamo considerare che certi veicoli elettrici hanno delle velocità talmente basse che ben si adattano a poter circolare all'interno di isole pedonali o zone a traffico limitato. Possono essere a uno, due o quattro posti: li chiamiamo microcar, ma sono poco più che degli scooter coperti a due e a quattro posti.

Ragionando su questi temi con altri imprenditori è nato il progetto della Ecorent, la Società che io rappresento e che si propone di favorire una mobilità ecocompatibile di cittadini, di turisti, favorire ed incentivare quindi gli spostamenti di medio e corto raggio, che sono peraltro anche quelli più inquinanti, utilizzando un veicolo endotermico. Il progetto che noi portiamo avanti è un progetto che, composto da imprenditori, si pone come prerogativa innanzitutto di fornire un servizio da parte della nostra società, non solo ai turisti che vogliono fare il classico giretto sull'asse adriatico (quindi all'interno del lungomare di Rimini Riccione o Cattolica, dove noi operiamo: da Cattolica a Belluria), ma soprattutto la nostra scommessa è stata quella di creare un interscambio di questi mezzi, ossia la possibilità, sia al cittadino che al turista, di prendere un mezzo a Rimini, noleggiarlo in uno dei tre-quattro punti, recarsi a Riccione a fare shopping, lasciarlo in uno degli altri punti, e pagare solo ed unicamente la tratta. Rimane fuori il tempo che vuole, poi può tornare o riaffittando dei nostri o con qualunque altro mezzo. Quindi andiamo a creare il classico interscambio. I nostri punti di noleggio che in questo momento sono dieci (siamo partiti da poco più di mese), funzionano praticamente come le vecchie stazioni della posta: mentre una volta si cambiavano i cavalli, noi ora abbiamo la possibilità, sullo stesso mezzo, se uno vuole fare più strada o di caricare le batterie o di cambiare il mezzo. Qualcuno ci ha detto: "Siete più o meno come il *carsharing*". Dico di no, anche perché abbiamo degli scopi radicalmente diversi: un *carsharing* può funzionare per un breve tratto in una città come Bologna, Milano, Roma... In una realtà piccola come la nostra, credo che comporti delle grosse difficoltà impegnare un cittadino nell'affittare e nell'utilizzare il *carsharing* per spostarsi dal mare al centro di Rimini o da Rimini a Riccione. Con la mentalità che abbiamo uno ci va con la macchina propria o con il motorino. Diverso invece è il poter arrivare a Rimini con un mezzo pubblico, e poi muoversi con un mezzo di dimensioni ridottissime come i nostri, che viaggiano ad una velocità di 22, 23, 25 Km all'ora; quindi non creano difficoltà al turista. Non abbiamo risolto nulla, siamo una formichina rispetto a quelli che ci hanno preceduto, ma vogliamo semplicemente portare qualche azione migliorativa; moltissimo deve essere ancora fatto: una cosa che ci prefiggiamo è di poter inserire i nostri noleggi in parcheggi appositi per l'inverno, a monte di Riccione, a monte di Cattolica, dove il cittadino arriva, parcheggia ad una tariffa agevolata, parte con una delle nostre microcar, che sono coperte e per l'inverno vanno benissimo, e raggiunge il centro storico. E' naturale che qui poi abbiamo bisogno della parte politica che supporti il progetto, perché, per esempio, in questo momento le ZTL, le zone a traffico limitato sono aperte sì al traffico dei veicoli elettrici, ma solo delle agenzie di trasporto. Quindi al momento le nostre microcar sono vietate; ma se vogliamo incentivare questo tipo di utilizzo ci deve essere un aiuto anche da parte degli amministratori.

Moderatore: Passo la parola all'Assessore alla Mobilità della provincia di Rimini, Maurizio Taormina chiedendogli di darci il punto di vista di un amministratore pubblico, quindi di chi è chiamato a sintetizzare tra tutti questi aspetti particolari

Maurizio Taormina: Ci provo anche cercando di rispettare i tempi. Intanto voglio ringraziare gli amici del Meeting che ogni anno ripropongono la questione della mobilità tra i temi del proprio evento. E questo perché è il problema centrale del nostro paese, e non solo di quest'area. Ed è un bizzarro pensare di parlare di mobilità ecologica, perché la mobilità dovrebbe essere sostenibile, quindi dovrebbe essere ecologica. Sicuramente i risultati che fino ad oggi sono stati ottenuti, contrastano con i dati che prima venivano forniti; contrastano sicuramente con una serie di aspettative che oggi abbiamo, che l'uomo moderno ha rispetto alla qualità della vita. Riagganciandoci forse un po' al titolo del Meeting, certamente la mobilità e il trasporto oggi possono essere considerati anche un elemento di insidia, di minaccia e cercherò di spiegare il perché. Se al tempo stesso, con ciò che siamo, con ciò che siamo riusciti a costruire, quindi dando anche risposte a questo grande bisogno di libertà, di movimento, di spostamento che oggi esigiamo in qualche modo, al tempo stesso abbiamo creato delle condizioni forti di insidia sul nostro territorio per la sicurezza dei cittadini (in particolare per quelli che sono le cosiddette componenti deboli della società, e anche del traffico). Quindi una serie di insidie che corrono su diversi fronti e sotto diversi profili. E' stato ricordato più volte oggi: nell'Unione Europea siamo la maglia nera per vittime di incidenti stradali: più di 7000 vittime l'anno sono un vero disastro: siamo a cifre che nel giro di un decennio equivalgono alla scomparsa di una città di media dimensione. Ricordo poi che molte di queste vittime sono i soggetti del cosiddetto target debole delle componenti del traffico, quindi gli anziani, i bambini, soggetti in condizioni di precarietà o di disabilità fisica, spesso mamme con bambini in carrozzina.... Sicuramente va incrementato (come il codice della strada di ispirazione europea in qualche modo richiede e richiama) il tema della sicurezza sulle strade. Per non parlare di quelli che sono i costi, che apparentemente non vediamo ma che incidono concretamente poi sulla nostra vita, sulla qualità della nostra vita, anche purtroppo sull'incremento di molte malattie che hanno esiti mortali per l'uomo. In particolare oggi credo l'attenzione vada puntata su alcuni aspetti particolarmente insidiosi, che fino a questo momento sono stati trascurati: mi riferisco alle polveri fini, il cosiddetto particolato, al PM 10, al PM 2,5 che ormai autorevoli fonti scientifiche attribuiscono tra le cause maggiori di decesso per infarto, collassi polmonari, lesioni cerebrali e quant'altro. E questo per un motivo molto semplice, su cui nessuno aveva mai posto l'adeguata attenzione: i particolati fini sono delle polveri sottili in sospensione e non sono trattenute né dalle ciglia nasali né dalle ciglia bronchiali; entrano nel circuito sangue-ossigeno, e praticamente viaggiano tranquillamente nel nostro corpo andando a provocare i disastri che purtroppo oggi clinicamente e scientificamente vengono censiti. Ma il tema del trasporto comporta anche altre conseguenze: se da un lato ha risposto al piacere di muoversi con libertà, in realtà sta diventando anche un'altra insidia, perché schiavizza, privatizza buona parte del nostro tempo. Ci sono gli ultimi dati censiti dal nostro Ministero delle Infrastrutture, che fa riferimento a un'indagine del 2000, che dice che mediamente la popolazione italiana mobile (è considerata mobile l'84% della popolazione complessiva) impiega 58, 59 minuti per ragioni di mobilità. Questa media cresce nelle grandi città, superiori a 250.000 abitanti, cresce addirittura a quasi 70 minuti impiegati per la mobilità. Tenete presente che si tratta di una media, e come tutte le medie...fa media, nel senso che ci può essere il contadino dell'Appennino modenese che per spostarsi dalla propria casa all'appezzamento di terra ci impiega probabilmente qualche minuto, e che invece il pendolare di una grande città metropolitana probabilmente per spostarsi da casa al lavoro ci impiega qualche ora fra andata e ritorno. Io non voglio introdurre e lasciare soltanto con previsioni catastrofiche, ma

soprattutto penso una cosa: non ci sono oggi ricette buone e determinanti per risolvere la questione della mobilità e dei trasporti, non solo in Italia, ma generalmente in tutti i sistemi sviluppati (nel sistema occidentale). Si tratta di iniziare a seguire alcune pratiche, come peraltro il Libro Bianco e l'Unione Europea indica molto correttamente. L'ultimo capitolo del Libro Bianco e l'Unione Europea viene intitolato "Diffusione delle buone pratiche", buone pratiche che stanno appunto nel mettere in atto tutta una serie di azioni e di comportamenti, che stanno in capo a chi ha il compito di pianificare (dai governi centrali fino agli amministratori locali). In qualche modo la ricetta più corretta che adesso si può seguire sta nel miscelare diverse componenti, che stanno appunto nell'intermodalità o nella plurimodalità, quindi nell'utilizzo di mezzi ben differenti, nell'utilizzo di fonti energetiche diverse (come anche prima veniva ricordato), compatibili dal punto di vista ambientale; lo stesso libro e l'UE del 2001 prevedeva che nell'immediato bisognava introdurre almeno il 2% di combustibili biocompatibili, bioalternativi con una previsione e una stima per arrivare entro il 2010 almeno al 6-8% di fonti di energia differenti da quelle del petrolio, almeno per quanto riguarda la trazione, il trasporto. Anche perché (sempre tornando al Libro Bianco e all'UE), i dati che abbiamo di fronte, di previsione e di stima tendenziale dell'aumento della domanda di trasporto sono praticamente inaccettabili. Siamo davanti a una domanda tendenziale, di qua al 2010, di un incremento dei trasporti delle merci di +47%. Pensate che cosa vuol dire, per esempio, nel nostro sistema infrastrutturale! Siamo potenzialmente davanti a una domanda del +78% di trasporto persone esclusivamente su gomma. Pensate a quello che è il nostro sistema infrastrutturale, soprattutto quello viario: per quanto possiamo allargare le nostre autostrade a tre, a quattro corsie, e probabilmente si viaggerà contingentati, cioè si viaggerà su prenotazione. Sembra un'ipotesi fantascientifica, ma probabilmente è una delle ipotesi che i concessionari autostradali dovranno adottare per poter concedere la libera circolazione autostradale. Soprattutto noi non possiamo permetterci di tollerare una situazione come questa (che non è di là a venire; è abbastanza prossima!). Credo che alcuni interventi vadano programmati, e l'intermodalità, soprattutto per il trasporto merci, va assolutamente incentivata e va perseguita. Alcune considerazioni vanno fatte: l'Italia è un paese che ha 8000 Km di costa, ha 800 punti di sbarco tra piccoli e grandi porti: bisogna riconsiderare alcune situazioni! Ci sono delle sperimentazioni in atto, bisogna incrementare assolutamente –differenziando anche per categoria di merce – il trasporto merci, incentivandolo, favorendolo, garantendolo in qualche modo per tipologie, sulle autostrade del mare. Bisogna incentivare anche in trasporto passeggeri su acqua. Ci sono delle esperienze in atto assolutamente significative: Napoli e la Regione Campania ha attivato la cosiddetta metropolitana del mare che congiunge tutta una serie di punti, sia della costa che delle isole, sta dando dei risultati altamente significativi in termini di resa, di numeri anche dal punto di vista economico. Anche nella nostra piccola realtà stiamo sperimentando con grande successo un'iniziativa: si parte dal porto di Rimini e si giunge a Venezia dentro Piazza San Marco, in poco meno di tre ore, via battello, in auto o in pullman, con costi inferiori giungendo nel cuore della città, e sbarcando addirittura in Piazza San Marco. Questo cosa vuol dire? cercando di arrivare anche alla conclusione. Vuol dire, quello che dicevo prima, che ricette buone non ce ne sono, si possono tentare una serie di strade di percorsi, che mettono insieme una serie di azioni. Che sono il riordino sicuramente del trasporto merce, la riorganizzazione del trasferimento delle merci in ambito urbano, e in questo senso noi per esempio ci stiamo attrezzando, e stiamo anche beneficiari di un finanziamento europeo sul programma Inter.egg tre, dove prevediamo appunto la realizzazione di due grandi piattaforme logistiche, una a nord e una a sud del nostro territorio provinciale, pensando anche alla riorganizzazione del sistema distributivo, soprattutto per quanto riguarda le città della costa. Bisogna assolutamente poi incentivare i sistemi di trasporto collettivo e di trasporto pubblico. Per noi *carscharing*, (e tra l'altro saremmo anche ufficialmente beneficiari di un' iniziativa che proprio in questi giorni sta prendendo

piede a cura di Trenitalia): significa chiedere alla nostra utenza, ai nostri turisti, alla gente che sceglie Rimini per vacanze, per affari (ormai è una meta che gode di tante attenzioni, e anche di tanta offerta), chiedere ai nostri utenti: “venite, venite in qualsiasi modo arrivate in aereo, arrivate in treno, o arrivate da Venezia anche col battello, arrivate in qualsiasi modo, vi garantiamo la vostra libertà di movimento in loco, però non arrivate in auto”. Questa è una richiesta fondamentale, il nostro territorio (credo poi che chi opera come i commercianti la sa bene) non è in grado più di sopportare ulteriori espansioni. Potremmo fare parcheggi, potremmo fare strade, potremmo fare qualsiasi cosa in termini infrastrutturali. Ma non siamo più in grado, ad esempio non siamo più in grado di sostenere ulteriori incrementi di traffico sul nostro territorio, è assolutamente impossibile; dobbiamo assolutamente disincentivare l’uso del automobile, bisogna farlo. Bisogna aggiungere, bisogna aggiungere azioni. Noi ad esempio, sempre in collaborazione con il Ministero dell’ Ambiente, per qui stiamo sperimentando una serie di politica che anche in altre regioni Europee hanno preso piede, stiamo sperimentando altre formule, altre azioni; abbiamo redatto il piano di spostamento casa lavoro, che prevede una serie di azioni una serie di benefici sia per nostri dipendenti, sia per quelli di comune di Rimini, e poi sono quasi un migliaio di persone che si muovono da casa propria verso la sede del lavoro. Sono una serie di benefici che prevedono delle incentivazioni che sono l’utilizzo stesso del *carsharing*. Chiediamo anche ai nostri consiglieri, agli assessori, ai dipendenti, in qualche modo incentiviamo a usarlo; l’utilizzo di un parco di biciclette elettriche, quelle a pedalata facilitata. Stiamo sperimentando, fra i primi in Italia un sistema di *carpooling*. Abbiamo messo a punto un piano che prevede lo spostamento collettivo di più dipendenti con la stessa auto, dando un incentivo al dipendente che offra la propria macchina. Abbiamo introdotto per la prima volta già quest’anno, nella contrattazione sindacale, con i nostri dipendenti, la possibilità di godere di alcuni buoni per l’utilizzo del trasporto pubblico. Quindi non garantiamo più ai nostri dipendenti un buono pasto, una buona mensa, ormai da contrattazione, ma abbiamo inserito come ulteriore benefit che riteniamo necessario per incentivare il non uso dell’ auto, una serie di ticket, per l’utilizzo del trasporto pubblico locale. Noi siamo una piccola realtà, ma se in qualche modo ascoltiamo le raccomandazioni della Unione Europea e iniziamo a diffondere le buone pratiche che sono richieste proprio al termine del Libro Bianco, cioè se questa operazione si ripete a catena noi l’abbiamo anche quantificato con il Ministero dell’ Ambiente. Questo insieme di azioni che abbiamo messe in piedi, punterà a un risultato: sappiamo che sul nostro territorio fra il parco autostanziale e il parco circolante complessivo che è molto numeroso per un territorio come Rimini, circa ogni anno viene prodotto tre tonnellate di particolato. Ci siamo dati l’obiettivo della riduzione del 40 % entro i prossimi tre anni, un obiettivo che viene anche misurato e che deve essere poi certificato dal Ministero dell’Ambiente. Ci siamo attrezzati acquistando gli strumenti per le misurazioni molto più capillari; questo è un obiettivo credibile e raggiungibile, che potrà permettere di dare anche ai nostri cittadini, a voi che venite da lontano, sicuramente la permanenza in un territorio più qualificato, più gradevole e che soprattutto rilancia il nostro territorio, anche e soprattutto in termini ambientali e di qualità della vita, e per il futuro del nostro turismo. Non possiamo pensare di essere la capitale del turismo ed avere un’immagine una qualità dell’aria pari a quella di Gallarate, cioè Rimini non può permettersi di essere la periferia di Gallarate. Deve essere Rimini con la qualità della vita, dell’aria e dell’ambiente sicuramente ben differente. Grazie!

Moderatore: Ringrazio l’assessore, vice presidente Taormina, perché fra altro ha toccato tantissimi degli strumenti, li ha citati in qua e in là necessariamente in modo affrettato, sarebbe interessante poter approfondire tutte queste cose. Vorrei chiudere con due battute, non con una sintesi di quello che è venuto fuori. Una prima sulla domanda: è già stato citato da un po’ di interventi che la

domanda in mobilità crescerà e crescerà in modo impetrante. Domandare lecito, e noi dobbiamo aspettarci che questa domanda cresca, perché tutti i dati, non appena un sondaggio, non appena un elemento, ma tutti i dati concorrono a mettere in luce questo: l'urgenza di mettere a punto delle risposte, di selezionare tra il repertorio delle soluzioni quelle più efficaci, è il compito di lavoro di molti di noi. L'altra battuta me l'ha sempre favorita il vice presidente richiamando il titolo del Meeting " C'è un uomo che vuole le vita e desidera giorni felici?". Se c'è un uomo così, sicuramente è un uomo in azione non è un uomo fermo, quindi la mobilità è un'esigenza effettiva a cui per molti motivi, tutti in un modo o in un altro, o in un altro, con la funzione o il ruolo che ciascuno di noi ha, siamo chiamati di dare una risposta.

Ringrazio tutti i nostri ospiti, e anche coloro che sono intervenuti, perché l'orario ormai è inoltrato. Grazie! Arrivederci!