

## Trasporti e ambiente in Europa

Il crescente aumento del volume dei trasporti sta esercitando una sempre maggiore pressione sull'ambiente, in particolare in relazione ai cambiamenti climatici e la perdita di biodiversità. Gli sforzi sinora fatti per contrastare questa tendenza possono essere ottimizzati soltanto imponendo un rallentamento al tasso di crescita.

L'aspetto positivo è che il progresso tecnologico sta contribuendo alla riduzione dell'inquinamento atmosferico causato dal trasporto stradale, nonostante l'aumento del traffico. Tuttavia, sono necessarie ulteriori misure per risolvere il problema dell'inquinamento atmosferico nelle aree urbane.

Il presente opuscolo analizza gli sviluppi a partire dai primi anni Novanta fino agli inizi degli anni 2000.

### Tendenze nel settore dei trasporti

#### Il volume dei trasporti è ancora in crescita

Scindere il legame tra crescita del volume dei trasporti e crescita economica è stato un obiettivo chiave della politica dei trasporti dell'UE per vari anni, tuttavia questo traguardo non è stato ancora raggiunto. I volumi di traffico nell'UE sono aumentati costantemente, all'incirca di pari passo con l'economia, se non di più: l'aumento è stato di quasi il 20 % nel caso del trasporto passeggeri e intorno al 30 % nel trasporto merci.

#### Il trasporto stradale ed aereo sono i mezzi in maggiore espansione

Un altro obiettivo chiave della politica dei trasporti dell'UE è quello di stabilizzare, entro il 2010, le quote d'uso relative ai vari sistemi di trasporto ai livelli del 1998.

Tuttavia, la crescita del traffico negli anni Novanta ha riguardato principalmente il trasporto stradale (automobili e veicoli per trasporto merci) ed aereo, mentre la quota

d'utilizzo di altri mezzi quali ferrovie, autobus e vie navigabili interne è rimasta costante od è persino diminuita. Il trasporto aereo è stato il mezzo che, con un aumento pari almeno al 5 % annuo, ha registrato la più rapida espansione.

#### Continua l'espansione delle infrastrutture

Nel corso dell'ultimo decennio, la rete autostradale si è incrementata di oltre 12 000 km nei vecchi Stati membri e di circa 1 000 km nei nuovi.

Gli investimenti nella rete dei trasporti transeuropea si sono concentrati soprattutto nel colmare le lacune dei collegamenti transfrontalieri delle reti stradali e ferroviarie ad alta velocità, privilegiando tuttavia la rete stradale.

Di conseguenza, la lunghezza complessiva delle autostrade è aumentata rapidamente, mentre quella delle tradizionali infrastrutture ferroviarie e fluviali ha subito un lento calo.

#### La struttura dei prezzi in genere non sostiene gli obiettivi della politica comune dei trasporti

Nel periodo analizzato, si è assistito ad un lento avanzamento nella ristrutturazione delle tariffe dei trasporti verso una migliore internalizzazione dei costi esterni. Ciò dovrebbe contribuire a ridurre la domanda generale di trasporti e delle relative infrastrutture, lasciando spazio all'ottimizzazione dell'impiego dei diversi modi di trasporto.

Per fare un esempio, i prezzi continuano a favorire l'uso degli autoveicoli privati invece dei mezzi pubblici. Il costo totale del trasporto con autoveicolo, ovvero sia il prezzo di acquisto che i costi di manutenzione e d'esercizio, è rimasto stabile, mentre i costi di altri modi di trasporto sono aumentati. Ciò implica che la mobilità di coloro che non dispongono di un autoveicolo è in diminuzione.

Si stanno introducendo regolamenti per coprire parte delle spese per le infrastrutture ferroviarie e stradali e si registrano crescenti richieste per l'introduzione di un'imposta sul carburante sui voli interni europei.



## Tendenze ambientali

### Le emissioni di agenti inquinanti sono in diminuzione

Si è registrato un calo sostanziale degli agenti inquinanti emessi dagli autoveicoli. e ciò grazie agli standard imposti dall'UE sulle emissioni degli stessi. Tali standard sono stati progressivamente resi più restrittivi sin dagli inizi degli anni Novanta, seguendo un processo che continua ancora oggi. Le emissioni degli agenti inquinanti regolamentati sono diminuite di un tasso compreso tra il 24 e il 35 % (queste stime non includono il trasporto aereo e nautico).

Tuttavia, malgrado la riduzione dell'inquinamento causato dal trasporto stradale, le aree urbane sono ancora affette da seri problemi legati alla qualità dell'aria. C'è bisogno di intraprendere ulteriori iniziative per ridurre l'esposizione delle persone ad agenti inquinanti nocivi alla salute.

Riuscire a garantire che i test eseguiti sui veicoli rispecchino le reali condizioni di guida, tenendo anche conto dei motori diesel 'truccati', potrebbe rappresentare un obiettivo tanto importante quanto l'imposizione di standard più restrittivi applicati agli autoveicoli.

Gli standard relativi alle emissioni saranno introdotti primariamente per le locomotive e le imbarcazioni fluviali a partire dal 2005. Standard internazionali per le emissioni degli aeromobili esistono già da molti anni e sono stati ulteriormente resi più restrittivi negli anni Novanta. Nondimeno, tali standard vigenti

tengono conto solo delle emissioni generate presso gli aeroporti e nei dintorni; quelle rilasciate nell'aria durante il volo in altitudine, che contribuiscono al riscaldamento terrestre, non sono prese in considerazione.

### I gas ad effetto serra sono in aumento

Gli autoveicoli sono diventati più efficienti, ma il calo specifico di CO<sub>2</sub> che ne consegue è stato più che neutralizzato dall'incremento del traffico, determinando una crescita netta della quota di CO<sub>2</sub> derivante dal traffico stradale pari a circa il 20 %.

L'impegno assunto dall'industria automobilistica per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> degli autoveicoli scade nel 2008/2009. Pertanto, è opportuno chiarire il futuro regime in questo settore, coinvolgendo anche la produzione di furgoni e garantendo che i test effettuati rispecchino le reali condizioni di guida e tengano conto delle apparecchiature quali i condizionatori d'aria.

Anche l'aviazione contribuisce sempre di più all'immissione di CO<sub>2</sub> nell'atmosfera. Vista la rapida crescita di questo mezzo di trasporto, il suo impatto sul clima eccederà ben presto quello causato dagli autoveicoli. Si prevede che nel 2030 l'entità degli impatti del traffico aereo sarà due volte superiore all'entità degli impatti causati dal traffico stradale. Come nel caso della navigazione internazionale, anche per l'aviazione il protocollo di Kyoto non prevede alcuna regolamentazione.

### Gli habitat sono soggetti ad una pressione sempre maggiore

Le infrastrutture dei trasporti esercitano pressioni sugli habitat e sulla biodiversità tramite il consumo diretto di suolo, le emissioni acustiche e luminose, l'inquinamento dell'aria e la frammentazione del paesaggio. L'espansione delle infrastrutture dei trasporti fa sì che siano messe sotto pressione sempre più riserve naturali. Mediamente, circa la metà delle aree protette in Europa subisce le conseguenze dei trasporti. Si registrano notevoli differenze regionali strettamente legate alle variazioni in termini di densità di popolazione, ma il traffico sta seriamente minacciando persino le zone più remote della regione artica.

### Bibliografia

'Ten key transport and environment issues for policymakers' (Dieci elementi chiave in materia di trasporto e ambiente da sottoporre all'attenzione dei responsabili politici), relazione n. 3/2004 dell'AEA, Agenzia europea dell'ambiente, Copenaghen, 2004.

Agenzia europea dell'ambiente  
Kongens Nytorv 6  
1050 Copenhagen K  
Danimarca

Tel: +45 33 36 71 00  
Fax: +45 33 36 71 99

Web: [www.eea.eu.int](http://www.eea.eu.int)  
Per informazioni: [www.eea.eu.int/enquiries](http://www.eea.eu.int/enquiries)

