

# PEC - Dall'analisi all'azione

Riunione sul settore trasporti - 2 luglio 2002 -  
sede: ACTV Cannaregio ....

Presenti:

**Actv:** Valter Vanni (presidente), Elio Zaggia, Alessandro Guiotto, Franco Bullo

**Provincia di Venezia:** Franco Fiorin (Mobility Manager), Enrico Tonello

**Comune di Venezia:** Paolo Cacciari (assessore ambiente), Michele Mognato (assessore mobilità), Eliana Caramelli, Anna Bressan, Arianna Zancanaro (Direzione Ambiente e Sicurezza del Territorio), Gabriele Vergani (Direzione Mobilità)

**ASM:** Enrico Mingardi

**Ambiente Italia:** Rodolfo Pasinetti e Andrea DeBernardi

**Laboratorio l'Ombrello:** Simona Boselli, Valeria Giannella, Andrea Mariotto, Emanuele Pierobon

**luaV:** Mariarosa Vittadini

**Enel distribuzione:** Giuseppe Da Dalt

**Italgas distribuzione:** Ezio Coppi

## Resoconto

Quella sui trasporti è la prima delle riunioni tematiche, promosse dalla direzione centrale ambiente e sicurezza del territorio ed organizzate dal Laboratorio l'Ombrello DP-luaV, nell'ambito della costruzione del Piano Energetico Comunale.

Si tratta di passare *dall'analisi* (dello stato dei consumi energetici su scala comunale) *all'azione*, mettendo a punto un piano operativo che indichi in che modo la città di Venezia può dare il proprio contributo al raggiungimento – a livello nazionale – del traguardo fissato dal Protocollo di Kyoto (-6,5 % di emissioni dei gas di serra tra il 2008 ed il 2010 rispetto al 1990) ma anche, più in generale, come promuovere una cultura diffusa della sobrietà e dell'uso sostenibile delle risorse globali del pianeta.

Chiave di volta per il raggiungimento dell'obiettivo è il coinvolgimento e la capacità di attivazione di quanti - nello svolgimento delle proprie attività - incidono sul bilancio energetico del sistema urbano; questi soggetti possono e devono essere i protagonisti del riorientamento del sistema in direzione del risparmio energetico e della riduzione delle emissioni di gas di serra.

Operativamente dunque le riunioni sono rivolte a:

- mappare le **iniziative già esistenti** ed i **progetti già definiti**, rivolti all'obiettivo del risparmio o della maggiore efficienza energetica;
- sollecitare l'individuazione di **nuovi progetti** capaci di incidere su nodi cruciali dei problemi di volta in volta affrontati, mettendo in valore il potenziale di cooperazione ed integrazione tra i soggetti mobilitati.

Pur senza voler fare un vero e proprio verbale della riunione richiamiamo alcuni suoi passaggi fondamentali.

*L'assessore Cacciari* ha aperto la riunione, ringraziato i presenti ed illustrato brevemente il senso del lavoro avviato.

*L'assessore Mognato* ha affermato la condivisione dell'obiettivo del PEC e l'intenzione di perseguirlo intersettorialmente attraverso gli strumenti già a disposizione (il Piano Urbano del Traffico di recente approvazione).

*Il Laboratorio l'Ombrello* ha illustrato brevemente l'obiettivo generale del processo intrapreso: il tentativo di concretizzare - col riferimento a progetti e responsabilità precisi - in che modo sia possibile raggiungere lo scenario di riduzione dei consumi energetici delineati da Ambiente Italia nel proprio lavoro analitico. Questo sforzo sarà effettuato per settori tematici e - successivamente - rivolto in forma decentrata ai soggetti territoriali in grado di promuovere azioni di rivolte al risparmio o alla sensibilizzazione sul tema.

*Ambiente Italia* ha illustrato un quadro analitico generale sulla performance energetica del settore trasporti e le possibili evoluzioni dei consumi energetici nel caso di applicazione di diverse azioni, alcune delle quali derivanti dall'attuazione degli strumenti di programmazione settoriale. Ha inoltre presentato alcune schede tematiche su: 1) le opportunità di risparmio energetico collegate alla ridefinizione della logistica del trasporto merci; 2) le innovazioni possibili nell'ambito della propulsione dei mezzi di trasporto pubblico a motore; 3) le innovazioni possibili legate all'utilizzo dei motori ibridi.

ACTV, ASM, il neoistituto Mobility Manager della Provincia e del Comune di Venezia, hanno presentato i propri impegni, direttamente o indirettamente rivolti all'obiettivo del risparmio energetico, ed hanno discusso inoltre su alcuni nodi strutturali del settore (si allegano le schede prodotte e presentate nel corso dell'incontro).

Le questioni di seguito evidenziate traggono spunto da quella discussione, dalle idee ed ipotesi di approfondimento emerse al suo interno. Avanzano inoltre alcune riflessioni conseguenti alla discussione svolta che proponiamo all'attenzione.

➤ **In uno scenario di tendenziale ed ulteriore crescita della mobilità - sia delle persone che delle merci - come influenzare e modificare l'attitudine all'uso del mezzo proprio?**

Le **azioni in corso** che vanno in questa direzione sono:

- azioni di fluidificazione del servizio pubblico (corsie preferenziali, piste ciclabili...)
- progetto di car sharing (in fase di potenziamento)
- costruzione dei parcheggi scambiatori

A loro volta questi interventi, per poter avere un impatto significativo, devono raggiungere una dimensione critica non ancora garantita. Questo implica:

- il potenziamento del parco mezzi del progetto Car sharing e della logistica a supporto;
- la definizione, a contorno delle infrastrutture di parcheggio, di una rete integrata di servizi a loro supporto (servizi navetta, car sharing, biglietto unico temporalizzato di utilizzo del servizio pubblico...);

Sul fronte delle **possibilità innovative** nel corso dell'incontro è affiorata l'idea di valutare **l'integrazione della politica tariffaria** come strumento potenzialmente efficace per incentivare significativamente l'uso del mezzo pubblico. In particolare sembra improprio operare una distinzione troppo rigida tra richiesta di trasporto pubblico *versus* privato e riconoscere invece che una **domanda crescente di mobilità** può essere soddisfatta ricorrendo in maniera intelligente e flessibile all'uso combinato di entrambe le modalità. Sembra che la enorme diffusione dei telefoni cellulari abbia consentito - in alcune esperienze già avviate - una gestione estremamente comoda e veloce del pagamento del servizio (flessibile ed integrato) da parte dell'utente.

In questo senso è stato deciso di mettere a punto una **scheda di buone pratiche** rilevabili in sede nazionale e internazionale, e di valutare la possibile replicabilità in sede locale, nella cornice del Piano Energetico Comunale, e di concerto con tutti gli strumenti di politica settoriale interferenti (es. PUT)

- **La questione dell'efficace messa in opera dei piani e delle politiche già esistenti che possono avere obiettivi convergenti a quella del Piano Energetico (PUT, misure di prevenzione e controllo sull'inquinamento atmosferico, misure di gestione e controllo sul problema del moto ondoso...).**

Questo punto è unanimemente considerato essere cruciale ed è da valutare la fattibilità della costituzione di un **"tavolo interservizi"** capace di affrontare in maniera integrata e trasversale l'insieme delle questioni di volta in volta sul tappeto.

*Da verificare:* come 'mettere al lavoro' la nuova figura del mobility manager (recentemente nominato in modo comune per il Comune e la Provincia di Venezia) in modo tale da massimizzarne l'efficacia.

*Da proporre:* quale composizione base del tavolo, eventualmente integrabile su questioni specifiche e contingenti.

- **La questione dei finanziamenti**

E' da mettere a punto una **scheda sulle opportunità di finanziamento** esistenti in sede regionale, nazionale o comunitario per il sostegno a progetti dimostrativi e sperimentazioni nel campo del risparmio energetico applicato ai trasporti.

**Nota:** fermo restando l'impegno alla verifica delle fonti di finanziamento attivabili vogliamo sottolineare che una importante fonte di risorse re-investibili può derivare dall'individuazione delle irrazionalità e degli sprechi dovuti ad inefficienza del servizio, delle sovrapposizioni con enti contigui, dalla mancata integrazione. Uno degli impegni proposti è dunque quello di mobilitare ogni soggetto gestore per la razionalizzazione delle proprie prestazioni.

- **La Questione delle migliori tecnologie disponibili**

Rispetto alle iniziative già programmate, di innovazione volta al risparmio ed alla riduzione di emissioni, andrebbe verificato che esse corrispondano alla messa in campo delle **migliori tecnologie disponibili**. Ad esempio, nel caso della conversione a metano dei mezzi di trasporto pubblico bisognerebbe verificare che gli investimenti necessari (per la costruzione di nuovi impianti di distribuzione) non costituiscano nel tempo un fattore di irrigidimento, capace di rallentare la successiva adozione e messa in uso di tecnologie e dispositivi a migliore performance.

- **L'agenda del tavolo trasporti**

In sintesi i passi successivi all'incontro sui quali si chiede la disponibilità alla collaborazione dei diversi presenti sono:

- scheda sintetica sugli interventi già in atto (per permettere di quantificare precisamente il risparmio energetico corrispondente) (ACTV, ASM);
- scheda di approfondimento su buone pratiche nel campo della politica di bigliettazione integrata (ref. Vittadini, Mingardi; coord. Ombrello);
- valutazione congiunta dei programmi di investimento in atto tra i soggetti del tavolo per verificare l'Avvenuta adozione delle migliori tecnologie disponibili (ref. Ambiente Italia, ACTV – Zaggia; coord. Ombrello)
- scheda di approfondimento su finanziamenti attivabili (Ambiente Italia)
- nuovo tavolo con i soggetti del trasporto privato (Ombrello con la collab. del Comune)
- all'ordine del giorno del nuovo tavolo c'è da mettere la redazione di una scheda di prefattibilità sulla logistica merci sulla base di quella già elaborata da Ambiente

Italia ed alle possibili collaborazioni attivate col settore privato. (Vittadini, Ambiente Italia, coord. Ombrello)

Venezia, 15 luglio 2002

a cura del Laboratorio l'Ombrello-DP-IUAV