

Allegato A.1

Schede monografiche degli strumenti di policy in ambito europeo e nazionale

A.1 Schede monografiche degli strumenti di policy in ambito europeo e nazionale

Tab. A1. 1 Libro Bianco, 2001

Titolo		<i>Libro Bianco – La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte, 2001</i>
Autore/i		Unione Europea
Anno		2001
Argomento		Trasporti e Energia
Metodologia	Presupposti	L'Unione Europea intende, attraverso questo documento, fissare un approccio comune sulle politiche di trasporto e sviluppare un sistema di trasporto europeo integrato. In accordo con il documento, il sistema che verrà sviluppato non dovrà essere sostenibile solamente sotto il profilo sociale ed economico, ma dovrà essere compatibile con l'ambiente. Il Libro Bianco afferma chiaramente che le azioni dovranno affrontare l'incrementato contributo che il settore dei trasporti genera nei confronti del surriscaldamento globale e del consumo di energia. Tutte le politiche di trasporto dovranno tenere conto del loro impatto su questi temi.
	Approccio	<p>L'approccio del Libro Bianco consiste principalmente nell'individuazione di quattro azioni prioritarie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - modificare l'attuale bilanciamento della ripartizione modale; - eliminare i colli di bottiglia; - porre l'utente al centro delle politiche di trasporto; - affrontare e gestire gli effetti della globalizzazione. <p>Ognuna di queste azioni prioritarie è articolata in un <i>set</i> di politiche (ne sono state identificate 12) da portare avanti. A loro volta le politiche verranno implementate attraverso una serie di misure (78) che saranno regolate attraverso atti legislativi comuni dell'UE (regolamenti, direttive, ecc...)</p>

Metodologia	Parametri	<p>Il Libro Bianco fissa alcuni obiettivi quantitativi e qualitativi che dovranno essere raggiunti entro gli anni 2010-2020. I principali target riguardanti gli impatti del settore dei trasporti sull'ambiente sono i seguenti:</p>	
		Volumi di trasporto	<ul style="list-style-type: none"> - Spezzare il collegamento tra la crescita del trasporto su strada e la crescita economica: crescita del trasporto stradale al 35% invece del 50% previsto. - Crescita del trasporto automobilistico al 21% contro l'aumento del PIL di 43 punti percentuali. - Mantenere e migliorare la posizione competitiva dell'industria aeronautica europea attraverso la creazione di un Cielo Unico Europeo e la regolamentazione dell'inevitabile espansione delle infrastrutture aeroportuali.
		Ripartizione modale	<ul style="list-style-type: none"> - Mantenimento della quota di trasporto merci su rotaia al 35% nei mercati dell'Europa centrale ed orientale. - Accrescimento della quota modale della navigazione a breve raggio rendendo utilizzabili le vie d'acqua marittime per i trasporti interni. - Accrescimento della quota modale dei trasporti su nave interni attraverso la creazione di "ramificazioni" delle vie d'acqua. - Miglioramento dell'organizzazione del trasporto intermodale. - Realizzazione di uno spostamento modale da strada e aria verso ferrovia e nave, ponendo le condizioni per una giusta concorrenza tra i modi di trasporto e per una successiva loro intermodalità. - Incremento della quota modale del trasporto ferroviario per il movimento dei passeggeri (dal 6% al 10%) e delle merci (dall'8% al 15%). - Stimolazione dell'utilizzo della ferrovia incrementando la qualità di infrastrutture e servizi. - Migliore utilizzo del trasporto pubblico ed utilizzo razionale dell'automobile.
		Consumo di energia	<ul style="list-style-type: none"> - Accrescimento della quota dei carburanti alternativi (tasso di penetrazione del biocarburante del 6% entro il 2010). - Sostituzione del 20% dei carburanti convenzionali con carburanti alternativi entro il 2020.

Metodologia	Parametri	Cambiamenti climatici	Nessun obiettivo quantitativo.
		Qualità dell'aria	<ul style="list-style-type: none"> - Nessun obiettivo quantitativo. - Ognuno deve poter usufruire di un sistema dei trasporti che incontri le proprie necessità e le proprie aspettative in termini di sicurezza e costi. - Diritti e doveri dell'utente e accessibilità per tutti al trasporto (pubblico) pulito.
		Esposizione al rumore	Nessun obiettivo quantitativo.
Contenuti principali	Obiettivo	<p>Accanto all'obiettivo dello sviluppo di un sistema europeo dei trasporti capace di assicurare mobilità per passeggeri e merci, coesione, accessibilità e di aumentare lo sviluppo socio-economico, il Libro Bianco fornisce una strategia decennale per la sostenibilità ambientale del settore dei trasporti. Questo consiste principalmente in:</p> <ul style="list-style-type: none"> - promuovere l'intermodalità (per es. attraverso il programma Marco Polo); - rinforzare il ruolo del trasporto ferroviario (per es. attraverso tre pacchetti relativi alla liberalizzazione del settore); - accrescere il trasporto marittimo (per es. implementando le autostrade del mare); - rivitalizzare le vie d'acqua per il trasporto interno; - sviluppare un sistema di tariffazione delle infrastrutture basato sul principio del "chi più inquina più paga"; - accelerare la creazione dei corridoi europei, in grado di offrire reali possibilità di riduzione degli impatti ambientali dei trasporti. 	
	Conclusioni	<p>Un esame di metà periodo del Libro Bianco ha evidenziato che, tra le politiche implementate, quelle che hanno un effetto diretto sull'aggiornamento del problema degli impatti ambientali del settore dei trasporti sono le più ritardatarie. Le priorità per il prossimo futuro dovrebbero essere quindi maggiori azioni legislative dell'UE, cooperazione tra gli Stati membri, maggiori investimenti finanziari nelle politiche e aiuti più concreti nella ricerca delle nuove tecnologie.</p>	

Tab. A1. 2 Libro Verde sul Trasporto Urbano, 2007

Titolo		<i>Libro Verde sul Trasporto Urbano, 2007</i>
Autore/i		Commissione Europea – DG TREN
Anno		2007
Argomento		Trasporti e Energia
Metodologia	Presupposti	<p>Negli ultimi anni, diversi documenti, proposte e iniziative della Commissione hanno riguardato l'argomento dei trasporti urbani. Essi hanno contribuito a rendere chiara la necessità di un nuovo Libro Verde dedicata a queste tematiche.</p> <p>Nell'esame di metà periodo dedicato al Libro Bianco sui Trasporti, la Commissione ha annunciato la pubblicazione di un Libro Verde sui Trasporti Urbani per il 2007, realizzato al fine di identificare un valore aggiunto potenziale all'azione già intrapresa a livello locale.</p>
	Approccio	<p>Il Libro Verde è caratterizzato da un approccio integrato, malgrado il fatto che il trasporto urbano sia stato considerato molto spesso un argomento controverso.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La preparazione del Libro Verde è stata portata avanti in associazione con gli attori interessati e le più rilevanti istituzioni europee (durante la fase preparatoria è stata indetta una consultazione <i>on-line</i>; il Libro Verde include una serie di domande che possono essere la base per un grande dibattito al quale tutti gli attori sono invitati a partecipare); - C'è un consenso generale sulla necessità di un approccio unitario, in un contesto più ampio rappresentato dalle altre politiche europee (in particolare le politiche urbanistiche); - Il Libro Verde sul Trasporto Urbano comprende tutti i mezzi di trasporto, inclusi gli spostamenti pedonali, in bicicletta, con i motocicli e i restanti veicoli a motore, e copre sia il settore logistico sia quello del trasporto passeggeri.

Contenuti principali	Obiettivo	<p>La sfida che le aree urbane devono affrontare in un contesto di sviluppo sostenibile, è quella di riconciliare lo sviluppo economico delle città con quello dell'accessibilità, in modo da aumentare la qualità della vita dei cittadini e proteggere l'ambiente.</p> <p>La Commissione ha deciso di presentare il Libro Verde al fine di esplorare se e come esso possa aggiungere valore alle azioni già intraprese a livello locale. L'UE deve giocare il ruolo di facilitatore in grado di aiutare chi intraprende questi cambiamenti, senza tuttavia imporre soluzioni dall'alto che potrebbero non essere appropriate per le diverse situazioni locali.</p>
	Conclusioni	<p>La Commissione si augura di continuare ad incorporare il punto di vista degli attori nei propri lavori futuri. Il Libro Verde ha lanciato una seconda consultazione che si è conclusa a marzo 2008. E' importante che il Libro Verde porti presto ad azioni concrete: la Commissione crede che, dopo la consultazione, si possa arrivare presto ad un Piano d'Azione concreto (da pubblicare nell'autunno 2008). Il piano includerà le possibili azioni a livello europeo, nazionale, regionale e locale sia per quanto riguarda l'industria, sia per i cittadini.</p>
Misure raccomandate	<p>Misure per vincere la battaglia sulla congestione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - promozione della pedonalità e della ciclabilità; - promozione dell'auto in condivisione; - politiche della sosta; - schemi di tariffazione delle strade urbane; - ITS; - gestione della mobilità - logistica pubblica. <p>Misure per vincere la battaglia sull'ambiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - promozione delle nuove tecnologie; - adozione di schemi di approvvigionamento verdi; - <i>eco-driving</i>; - promozione di aree verdi urbane (pedonalizzazione, zone a traffico limitato, limiti di velocità, tariffazione degli accessi). <p>Misure per promuovere le applicazioni ITS:</p> <ul style="list-style-type: none"> - promozione di sistemi interoperabili di tariffazione intelligente; - promozione di sistemi di informazione per spostamenti multimodali. <p>Misure per fronteggiare la sfida dell'accessibilità:</p> <ul style="list-style-type: none"> - promozione di servizi per passeggeri con difficoltà di movimento; - promozione di soluzioni di trasporto collettivo con minore impatto economico; - integrazione tra le politiche urbanistiche e quelle concernenti il trasporto urbano. 	

	<p>Misure per fronteggiare la sfida della sicurezza:</p> <ul style="list-style-type: none"> - promozione di campagne educative ed informative; - miglioramento della qualità delle infrastrutture; - promozione di veicoli più sicuri.
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tab. A1. 3 Piano d'Azione per l'Efficienza Energetica: concretizzare le potenzialità, COM(2006) 545 definitivo

Titolo		Comunicazione della Commissione, <i>Piano d'Azione per l'Efficienza Energetica: concretizzare le potenzialità</i> , COM(2006) 545 definitivo
Autore/i		Commissione delle Comunità Europee
Anno		2006
Argomento		Trasporti e Energia

Metodologia	Presupposti	Il settore dei trasporti gioca un ruolo centrale nell'economia dell'Europa, considerato che conta per circa il 20% nel consumo totale di energia primaria. Il 98% dell'energia consumata in questo settore deriva da carburanti fossili. Siccome i trasporti sono il settore maggiormente in crescita per quanto riguarda il consumo di energia, essi si caratterizzano come la maggiore fonte di gas serra e il principale motivo di dipendenza dall'importazione di carburanti fossili. È perciò essenziale in questo settore concretizzare le potenzialità fornite dai sistemi energetici efficienti.
	Approccio	Le azioni fissate in seguito nel Piano d'Azione rappresentano un pacchetto di misure coerente ed interconnesso che metterà l'UE sui giusti binari verso l'ottenimento almeno del 20% dei risparmi energetici potenziali entro il 2020. Per il settore dei trasporti è necessario un approccio esaustivo e coerente che ha per destinatari attori diversi, inclusi produttori di motori e pneumatici, autisti, distributori di carburante e pianificatori infrastrutturali.
	Parametri	Il Consiglio Europeo di Primavera del 2006 è stato chiamato all'adozione urgente di un Piano d'Azione ambizioso e realistico per l'efficienza energetica, sostenendo il potenziale risparmio energetico fissato dall'UE di più del 20% entro il 2020. Raggiungendo l'obiettivo del 20% per il 2020, equivalente a circa 390 Mtoe, si potranno verificare grossi benefici in termini energetici ed ambientali. Le emissioni di CO2 dovrebbero essere ridotte di 780 Mtoe rispetto allo scenario base, più del doppio delle riduzioni necessarie entro il 2012 secondo il Protocollo di Kyoto. Le spese aggiuntive degli investimenti in tecnologie più efficienti ed innovative saranno ampiamente ricompensate dagli oltre 100 miliardi di € annuali di risparmio di carburante. Per i trasporti viene stimato un risparmio potenziale del 26%, derivato da un significativo impatto prodotto dallo spostamento modale verso altri modi di trasporto, in linea con la revisione di medio termine del Libro Bianco sui trasporti.
Contenuti principali	Obiettivo	Il Piano d'Azione intende mobilitare il grande pubblico e i <i>policy-makers</i> a tutti i livelli di governo, insieme con gli attori di mercato, e trasformare il mercato energetico interno in modo da fornire ai cittadini europei infrastrutture, modi di trasporto e sistemi efficienti dal punto di vista energetico. Data l'importanza dei fattori umani nella riduzione del consumo di energia, il Piano d'Azione incoraggia inoltre i cittadini ad utilizzare l'energia nel modo più razionale possibile.
	Conclusioni	L'industria automobilistica ha assunto obblighi volontari a raggiungere i 140 g di CO2/km entro il biennio 2008-2009. Se gli accordi non saranno rispettati, la Commissione non esiterà a proporre una legislazione per raggiungere il valore dei 120 g di CO2/km entro il 2012 attraverso un approccio esaustivo e coerente coinvolgendo altri importanti soggetti e autorità e avvalendosi di altri strumenti.

Misure raccomandate	<p>Il piano elenca una gamma di misure efficaci sotto il profilo dei costi proponendo azioni prioritarie da implementare immediatamente e altre da iniziare gradualmente nell'arco dei sei anni indicati dal piano. Le azioni nel settore dei trasporti sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - misure, anche legislative se necessario, per raggiungere il target di 120 g di CO₂/km entro il 2012; - rafforzare gli sforzi per lo sviluppo di un mercato per i veicoli più puliti, intelligenti, efficienti e sicuri, seguendo una proposta della Commissione per una Direttiva sulla promozione di veicoli puliti del trasporto stradale (COM(2005) 634) (2007-2012); - rafforzare i sistemi RTTI (<i>Real-time Traffic and Travel Information</i>) a scala europea e i sistemi di gestione del traffico (2007-2012); - incoraggiare i finanziamenti per l'introduzione sul mercato di veicoli efficienti (2007); - proporre una modifica alla Direttiva relativa alla disponibilità di informazioni sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO₂ da fornire ai consumatori per quanto riguarda la commercializzazione di vetture nuove (1999/94/CE) (2007); - pubblicare un mandato per riconoscere la Norma europea e gli standard internazionali di misura della resistenza al rotolamento degli pneumatici (2008); - lavorare verso la creazione di un livello minimo di efficienza per i sistemi di condizionamento delle vetture (2007-2008); - proporre un schema di etichettatura degli pneumatici (2008); - facilitare gli accordi volontari e proporre altre misure per realizzare schemi di monitoraggio sull'accuratezza della pressione degli pneumatici (2008-2009); - considerare l'installazione obbligatoria, sulle nuove vetture, di sistemi in grado di monitorare la pressione degli pneumatici (2008-2009); - presentare un Libro Verde sul trasporto urbano indicando soluzioni coordinate basate su misure accuratamente e positivamente testate, includendo, se necessario, sistemi di tariffazione dell'uso delle strade (2007); - proporre una legislazione per armonizzare i requisiti per promuovere l'efficienza dell'uso dei carburanti a partire dai comportamenti di guida dei conducenti (2008); - promuovere l'efficienza energetica nel settore aereo attraverso il SESAR (2007-2012); - proporre una legislazione per includere il settore dell'aviazione nello Schema di
Misure raccomandate	<ul style="list-style-type: none"> - Commercio delle Emissioni europeo (fine 2006); - sfruttare le potenzialità per ottimizzare la pulizia degli scafi delle imbarcazioni (2007-2008); - realizzare benefici risparmi sull'energia elettrica da terra per le navi in porto attraverso una proposta di legge (2008-2009); - promuovere le autostrade del mare e la navigazione a breve raggio (2007-2012); - implementare l'assetto legale per il trasporto ferroviario (2007).

Tab. A1. 4 Le energie rinnovabili nel 21° secolo: costruire un futuro più sostenibile, COM(2006) 848 definitivo

Titolo		Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo, <i>Le energie rinnovabili nel 21° secolo: costruire un futuro più sostenibile</i> , COM(2006) 848 definitivo
Autore/i		Commissione delle Comunità Europee
Anno		2006
Argomento		Trasporti e Energia
Metodologia	Presupposti	<p>Nel complesso scenario delle politiche energetiche, il settore delle energie rinnovabili è uno dei settori che è maggiormente in grado di ridurre le emissioni di gas serra e inquinanti, sfruttando fonti di energia locali e decentralizzate, e di stimolare le industrie ad alta tecnologia di prim'ordine.</p> <p>Nel 1997 l'Unione Europea ha cominciato a lavorare verso l'obiettivo del 12% di quota di energia rinnovabile sul totale del consumo interno lordo entro il 2010.</p> <p>Tuttavia, l'UE non riuscirà a raggiungere l'obiettivo fissato per il 2010 poiché nell'attuale livello di sviluppo del mercato energetico le fonti rinnovabili molto spesso non costituiscono l'opzione di più breve termine e a minor costo, e perché le singole politiche nazionali sono state inadeguate per il raggiungimento degli obiettivi UE.</p>
	Approccio	<p>Questa Road Map è parte integrante del SEER (<i>Strategic European Energy Review</i>) e fissa una visione di lungo termine per le fonti di energia rinnovabile nell'Unione Europea.</p> <p>Gli obiettivi possono essere raggiunti solamente con un incremento significativo del contributo delle fonti di energia rinnovabile di <i>tutti</i> gli Stati membri e a tutti i livelli di governo, tenendo conto che anche l'industria energetica deve giocare la sua parte per onorare l'impegno.</p>
	Parametri	<p>Si propone che l'UE stabilisca un target obbligatorio (legalmente vincolante) del 20% per la quota delle energie rinnovabili utilizzate sul totale del consumo europeo entro il 2020.</p> <p>Nel 2003 l'UE ha adottato la direttiva sui biocarburanti (2003/30/CE) con l'obiettivo di accelerare sia la produzione sia l'utilizzo di biocarburanti, che costituiscono la sola alternativa su larga scala contro i prodotti petroliferi nel settore dei trasporti. La direttiva sui biocarburanti stabilisce un valore di riferimento pari al 2% nel 2005 e al 5,75% nel 2010 come quota da assicurare ai biocarburanti sul totale del consumo.</p> <p>Gli Stati membri hanno dovuto adottare nel 2007 degli obiettivi indicativi a livello nazionale per l'anno 2010. Molti dei paesi hanno seguito il valore di riferimento fissato dalla direttiva (quota del 5,75%).</p>

Contenuti principali	Obiettivo	<p>Per far diventare le rinnovabili il trampolino di lancio per raggiungere gli obiettivi di sicurezza della fornitura e di riduzione delle emissioni di gas serra, risulta chiara la necessità di un cambiamento nel modo in cui l'UE promuove tali energie.</p> <p>È necessario un rafforzamento ed un'espansione dell'attuale quadro regolatorio europeo. È importante, in particolare, assicurarsi che tutti gli Stati membri prendano le necessarie misure per incrementare la quota delle energie rinnovabili nel loro mix energetico.</p>
	Conclusioni	<p>Il target del 12% fissato per il 2010 non riuscirà ad essere raggiunto. Secondo le ultime stime, l'intera UE non supererà la quota del 10% nel 2010.</p> <p>Nel settore dei biocarburanti per il trasporto ci sono stati alcuni miglioramenti, in particolare dopo l'adozione della direttiva, ma non abbastanza consistenti per raggiungere i target fissati.</p> <p>La Commissione è convinta che sia giunto il momento di fissare un obiettivo legalmente vincolante per il contributo delle energie rinnovabili nel totale del consumo energetico dell'UE, e di obiettivi minimi obbligatori per i biocarburanti. Raggiungere questo obiettivo è economicamente e tecnicamente possibile. I costi medi aggiuntivi rispetto a quelli delle fonti tradizionali dipenderanno dai tassi di innovazione futuri e dai prezzi dell'energia convenzionale, e varieranno tra i 10 e i 18 miliardi di Euro all'anno. L'utilizzo maggiore delle fonti rinnovabili necessario per raggiungere il target del 20% ridurrà le emissioni di CO₂ di circa 700 Mt nel 2020. Il valore di questa riduzione significativa delle emissioni di gas serra coprirà quasi interamente il maggiore costo dovuto ai prezzi più elevati dell'energia. Allo stesso tempo, l'UE rafforzerà la sua posizione sulla sicurezza della fornitura riducendo la domanda di carburante fossile di oltre i 250 Mtoe nel 2020. Fino a quando la nuova legislazione non entrerà in vigore, l'attuale quadro normativo verrà vigorosamente rafforzato.</p>
Misure raccomandate		<p>Data la componente prettamente nazionale delle misure legate alle energie rinnovabili, il target fissato dall'UE dovrà poi essere tradotto in obiettivi obbligatori a scala nazionale:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Piani d'Azione nazionali che devono contenere obiettivi settoriali e misure coerenti con il raggiungimento del target nazionale complessivo, e che dimostrino sostanziali progressi in relazione al target di energia rinnovabile fissato dall'UE.

Tab. A1. 5 Strategia Tematica sull'Inquinamento Atmosferico, COM(2005) 446 definitivo

Titolo		Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo, <i>Strategia Tematica sull'Inquinamento Atmosferico</i> , COM(2005) 446 definitivo
Autore/i		Commissione delle Comunità Europee
Anno		2005
Argomento		Ambiente
Metodologia	Presupposti	L'inquinamento atmosferico danneggia la salute umana e l'ambiente. L'azione della UE punta a stabilire degli standard minimi di qualità per l'aria e ad affrontare i problemi legati alle piogge acide e all'ozono a livello del suolo. La qualità del carburante è stata migliorata e i requisiti di protezione ambientale sono stati integrati all'interno dei settori trasporti ed energia. Nonostante ci siano stati miglioramenti significativi, persistono gravi impatti derivanti dall'inquinamento atmosferico.
	Approccio	Sono state condotte analisi estensive per determinare costi e benefici dei differenti livelli di ambizione, con l'obiettivo di trovare il livello più efficace sotto il profilo dei costi e coerente con la strategia di Lisbona e le altre strategie di sviluppo sostenibile della Comunità. Le analisi e i differenti scenari sono descritti in dettaglio nella Valutazione degli Impatti annessa a questa Comunicazione. La strategia scelta fissa obiettivi sanitari e ambientali nonché <i>target</i> di riduzione delle emissioni per gli inquinanti principali. Questi obiettivi saranno assegnati per fasi.
	Parametri	Fissando gli obiettivi da ottenere entro il 2020, i cittadini europei saranno protetti dall'esposizione di particolato ed ozono presenti nell'aria, e gli ecosistemi europei saranno maggiormente protetti dalle piogge acide, dall'eccesso di azoto e dall'ozono. Questo implica che: <ul style="list-style-type: none"> - la concentrazione di PM_{2,5} dovrà essere ridotta del 75% e l'ozono a livello del suolo del 60% per quanto tecnicamente possibile entro il 2020; - le minacce all'ambiente naturale derivanti dall'acidificazione e dall'eutrofizzazione dovranno essere ridotte del 55% per quanto tecnicamente possibile; - le emissioni di SO₂ dovranno decrescere dell'82%, quelle di Nox del 60%, quelle dei composti organici volatili del 51%, quelle di ammoniaca del 27% e il particolato fine PM_{2,5} del 59% (le diminuzioni in percentuale fanno riferimento alle emissioni registrate nel 2000).

Contenuti principali	Obiettivo	Contro gli impatti persistenti derivanti dall'inquinamento, il Sesto Programma d'Azione per l'Ambiente della Commissione è chiamato a sviluppare una strategia tematica sull'inquinamento atmosferico con l'obiettivo di ottenere "livelli di qualità dell'aria tali da non generare significativi impatti negativi rischiosi per la salute umana e l'ambiente".
	Conclusioni	<p>La Strategia Tematica sull'Inquinamento Atmosferico verrà articolata attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - una revisione dell'attuale legislazione sulla qualità ambientale dell'aria, che sarà maggiormente concentrata sugli inquinanti più pericolosi ed integrata con le altre disposizioni esistenti; - l'introduzione di nuovi standard sulla qualità dell'aria per quanto riguarda il particolato fine (PM_{2,5}); - la revisione della direttiva nazionale che limita le emissioni (NECD, <i>National Emission Ceilings Directive</i>) per assicurare una riduzione consistente delle emissioni di SO₂, Nox, composti organici volatili, ammoniaca e PM_{2,5} attraverso gli obiettivi provvisori proposti per il 2020.
Misure raccomandate	<ul style="list-style-type: none"> - Semplificazione della legislazione sulla qualità dell'aria con una proposta di legge di una Direttiva (cfr. COM(2005) 447) che chiarifichi e semplifichi, che abroghi le disposizioni obsolete, che modernizzi il sistema di denuncia delle necessità e che introduca nuove disposizioni sul 14rticolato fine; - Integrazione delle problematiche legate alla qualità dell'aria con le politiche di altre aree: <ul style="list-style-type: none"> - Energia: uso più efficiente dell'energia e migliore utilizzo delle risorse naturali; - Trasporti: spostamento della domanda verso modi di trasporto meno inquinanti, carburanti alternativi, riduzione della congestione e internalizzazione nei costi di trasporto delle esternalità prodotte. Fare una proposta riguardante la costruzione di un quadro armonico di tariffazione dell'infrastruttura per tutti i modi di trasporto: - Trasporto su strada: linee guida per una tariffazione differenziata a seconda dell'impatto sulla qualità dell'aria e sulle aree ambientali sensibili, obbligo e raccomandazione alle autorità pubbliche di implementare delle quote minime annuali di approvvigionamento di veicoli nuovi e più efficienti, istituzione di un quadro comune per la designazione di zone a bassa emissione; - Aviazione: uso di strumenti economici per ridurre l'impatto degli aeromobili sui cambiamenti climatici; - Navigazione: rafforzare gli attuali standard sulle emissioni in atmosfera, considerare la proposta di stringere gli standard del Nox entro la fine del 2006, promuovere l'uso dell'energia elettrica da terra per le navi in porto, assicurarsi che le operazioni vengano svolte nel massimo rispetto dei criteri dei programmi di finanziamento europei. 	

Tab. A1. 6 Limitare il surriscaldamento dovuto ai cambiamenti climatici a più 2 gradi Celsius. La via da percorrere fino al 2020 e oltre, COM(2007) 2 definitivo

Titolo		Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni, <i>Limitare il surriscaldamento dovuto ai cambiamenti climatici a più 2 gradi Celsius. La via da percorrere fino al 2020 e oltre</i> , COM(2007) 2 definitivo
Autore/i		Commissione delle Comunità Europee
Anno		2007
Argomento		Ambiente
Metodologia	Presupposti	E' imperativa un'azione urgente per affrontare il cambiamento climatico. Sono presenti enormi costi in caso di fallimento. Questi costi, che sono economici ma anche sociali e ambientali, cadranno specialmente sui poveri sia nei paesi sviluppati che in quelli in via di sviluppo. Un fallimento dell'azione avrà serie implicazioni sulla sicurezza globale e locale. I costi di inazione, stimati dallo Stern Review tra il 5 e il 20% del PIL globale, cadranno sproporzionatamente sulla fascia di popolazione più povera, esacerbando gli impatti sociali del cambiamento climatico.
	Approccio	Questa Comunicazione, indirizzata al Consiglio Europeo e tenutasi durante la primavera 2007, stabilisce un approccio integrato e coerente delle politiche ambientali ed energetiche dell'UE partendo da una stima degli impatti e da un'analisi costi-benefici.
	Parametri	Questa Comunicazione suggerisce i seguenti punti, che sono i principali parametri per la scelta delle misure che poi saranno implementate: <ul style="list-style-type: none"> - L'UE deve perseguire, nei negoziati internazionali, l'obiettivo della riduzione delle emissioni di gas serra del 30% nei paesi industrializzati entro il 2020 (i livelli del 1990 sono i valori di riferimento). Questo è necessario per assicurare che il mondo rimanga entro il limite dei 2°C. - L'UE deve già da ora impegnarsi fermamente per raggiungere almeno una riduzione del 20% nelle emissioni di gas serra entro il 2020, sia attraverso lo Schema di Commercio delle Emissioni (EU ETS), sia con altre politiche ed azioni contro il cambiamento climatico da portare avanti nel settore energetico. - Dopo il 2020 le emissioni dei paesi in via di sviluppo supereranno quelle dei paesi sviluppati. Le azioni, per essere efficaci, richiedono perciò una riduzione nella crescita delle emissioni di gas serra dei paesi in via di sviluppo e un contenimento della deforestazione. - Entro il 2050 le emissioni, comparate a quelle registrate nel 1990 dovranno essere ridotte del 50%, e questo significa che dovrà esserci una diminuzione drastica del 60-80% nei paesi sviluppati entro il 2050. Molti paesi in via di sviluppo dovranno ridurre significativamente le loro emissioni.

Contenuti principali	Obiettivo	L'obiettivo dell'Unione Europea concernente la limitazione dell'incremento della temperatura media globale a meno di 2°C comparata con i livelli preindustriali richiede che le emissioni di gas serra siano limitate a 50% rispetto ai livelli del 1990. Questo richiede che il picco delle emissioni avvenga entro il 2025 e che in seguito le emissioni si riducano in modo drastico.
Misure raccomandate	Conclusioni	<p>Questa comunicazione identifica le opzioni per misure efficaci e realizzabili sia nel mondo, incrementando quindi l'efficienza nell'uso dell'energia.</p> <p>Un'azione prioritaria è promuovere il consenso internazionale per raggiungere l'obiettivo dei 2°C.</p> <p>Un'azione prioritaria è espandere il Meccanismo di Sviluppo Pulito del Protocollo di Kyoto che genera crediti per gli investimenti in progetti di riduzione delle emissioni nei paesi in via di sviluppo (che possono essere utilizzati dai paesi sviluppati per raggiungere i propri obiettivi generali di riduzione delle emissioni) e al tempo stesso a coprire i settori nazionali, generando profitti distribuiti a pagare l'intero settore nazionale secondo un standard di emissioni predefinito.</p> <p>Un'azione prioritaria è migliorare l'accesso ai finanziamenti;</p>
Misure raccomandate		<p>Azioni da introdurre per i settori fortemente dipendenti dall'energia, un commercio delle emissioni a livello delle aziende che abbraccia tutto il settore;</p> <ul style="list-style-type: none"> - definire gli obiettivi di riduzione delle emissioni sia attraverso lo Schema di Commercio delle Emissioni sia con altre politiche appropriate; - ridurre le emissioni in linea con gli obiettivi di riduzione del cambiamento climatico da portare avanti nel settore energetico; - nessun obbligo per i paesi meno sviluppati; - migliorare l'efficienza energetica in UE del 20% entro il 2020; - incrementare la quota di energie rinnovabili fino al 20% entro il 2020; - cooperazione tecnologica; - incrementare a più del 45% la quota di emissioni di CO₂ europee coperta dallo Schema di Commercio delle Emissioni entro il 2013; - includere il settore aereo nello Schema di Commercio delle Emissioni; <ul style="list-style-type: none"> - prevedere la tassazione dei veicoli in base ai loro livelli di emissione; - definire un target di 120g di CO₂/km entro il 2012, con ulteriori riduzioni dopo tale data; - introdurre misure orientate al contenimento della domanda; - limitare le emissioni di gas serra derivanti dal trasporto merci stradale e navale; - ridurre il ciclo di vita delle emissioni di CO₂ nei carburanti per il trasporto, accelerando lo sviluppo di biocarburanti sostenibili e, in particolare, di quelli di seconda generazione; - promuovere lo sviluppo di tecnologie per energia e trasporti puliti;

Tab. A1. 7 Orientamenti di base per la Sostenibilità del Turismo Europeo, COM(2003) 716 definitivo

Titolo		Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni, <i>Orientamenti di base per la Sostenibilità del Turismo Europeo</i> , COM(2003) 716 definitivo
Autore/i		Commissione delle Comunità Europee
Anno		2003
Argomento		Turismo
Metodologia	Presupposti	<p>Nel mondo e nell'UE il turismo rappresenta uno dei settori più importanti e in crescita dell'economia. Il turismo può contribuire in misura significativa al raggiungimento degli obiettivi di mantenimento di livelli stabilmente elevati di crescita economica e occupazionale, di un progresso sociale che tenga conto delle necessità di ciascun individuo, di una tutela efficace dell'ambiente e di uno sfruttamento equilibrato delle risorse naturali. Per sostenere questi obiettivi a livello dell'Unione Europea è necessario che le parti interessate si occupino del tessuto da cui dipende il turismo.</p> <p>I limiti delle risorse naturali, economiche, sociali e culturali che definiscono la sostenibilità economica del settore del turismo impediscono un'espansione all'infinito del turismo europeo. Tuttavia, mediante strategie specifiche, l'attività turistica può essere riallineata in modo tale da soddisfare i requisiti di sostenibilità.</p>
	Approccio	<p>La Commissione sta vagliando diverse misure per rafforzare il contributo comunitario alla sostenibilità del turismo europeo. Esse mirano ad accrescere i benefici apportati dalla <i>governance</i> europea e dalle varie politiche e misure comunitarie che riguardano il turismo europeo e la sua sostenibilità. La Commissione vuole anche potenziare la cooperazione con l'Organizzazione Mondiale del Turismo (OMT) e tra tutte le parti interessate del settore turistico in Europa.</p> <p>La Commissione intende lanciare un "gruppo per la sostenibilità del turismo" composto dai rappresentanti delle varie categorie interessate, ed è pronta a promuovere e sostenere l'attuazione delle attività definite dal gruppo.</p>

Contenuti principali	Obiettivo	La sfida centrale per l'industria del turismo è quella di riuscire a gestire l'attività del settore in Europa e nel mondo e la crescita dello stesso prevista per i prossimi due decenni in modo tale da garantire il rispetto dei limiti delle risorse di base e la capacità di quelle risorse di rigenerarsi, assicurando nel contempo il successo commerciale. Dal momento che il prodotto si basa largamente sulla qualità ambientale, culturale e sociale, il settore, se non viene gestito in maniera sostenibile, rischia di deteriorare o perfino esaurire la base delle risorse che generano il suo reddito, e quindi di diventare economicamente e socialmente insostenibile.
	Conclusioni	La Commissione si attende che altre parti interessate (i cittadini e i turisti europei, le imprese del settore privato, le destinazioni turistiche e le autorità pubbliche europee, i gruppi della società civile) contribuiscano agli sforzi volti ad attuare un turismo sostenibile.
Misure raccomandate	<p>Affinché il turismo sia competitivo e sostenibile la Commissione individua una serie di misure legate agli obiettivi sui quali si basa questo Documento. In particolare occorre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gestire la crescita dell'attività turistica in modo sostenibile: lo sviluppo sostenibile del turismo è legato alla crescita della qualità piuttosto che della quantità. La consapevolezza del turista circa la qualità rappresenta un prerequisito anche per lo sviluppo sostenibile in cui sostenibilità e qualità devono necessariamente integrarsi. Dall'altro lato, la qualità della forza lavoro, il rispetto per la società locale e un minore impatto sull'ambiente liberano i capitali necessari per la gestione efficiente delle risorse. - Mantenere l'equilibrio tra i tre pilastri della sostenibilità: sviluppo economico, tutela dell'ambiente e responsabilità nei confronti della società e della cultura locale. - Implementare modelli di consumo sostenibile: l'atteggiamento dei consumatori come risultato del prezzo, della qualità e dell'immagine, è quasi esclusivamente determinato dagli interessi individuali. E' necessario promuovere la consapevolezza della qualità come caratteristica integrata nel prodotto, e nuovi metodi per portare ai turisti il messaggio che la qualità e il turismo sostenibile hanno il loro prezzo. - Implementare modelli di produzione sostenibili: affinché il perseguimento del profitto economico non vada a scapito del sociale e dell'ambiente, il settore dovrà internalizzare i costi socioeconomici e ambientali ai fini di una corretta determinazione dei prezzi, soprattutto attraverso l'applicazione di opportuni strumenti basati sul mercato. 	

Tab. A1. 8 Rinnovare la Politica Unitaria per il Turismo: una Partnership più forte per il Turismo Europeo, COM(2006) 134 definitivo

Titolo		Comunicazione della Commissione, <i>Rinnovare la Politica Unitaria per il Turismo: una Partnership più forte per il Turismo Europeo</i> , COM(2006) 134 definitivo
Autore/i		Commissione delle Comunità Europee
Anno		2006
Argomento		Turismo
Metodologia	Presupposti	Dal 1997 il potenziale del turismo nella creazione di occupazione e crescita è stato riconosciuto a livello dell'UE in varie occasioni. La globalizzazione, i cambiamenti demografici e l'evoluzione dei trasporti sono fattori decisivi della rapida crescita di tale settore. Grazie alla varietà delle attrazioni e alla qualità dei suoi servizi turistici l'Europa è la prima destinazione turistica a livello mondiale. Di conseguenza il turismo è un'attività in grado di svolgere un ruolo importante nel raggiungimento degli obiettivi della strategia relativi alla crescita e all'occupazione.
	Approccio	La politica comunitaria deve basarsi su tutte le azioni già realizzate e offrire un chiaro valore aggiunto alle politiche e alle misure nazionali e regionali. Per tale motivo la politica europea del turismo dovrebbe essere complementare rispetto alle politiche seguite dagli Stati membri. Secondo le esperienze acquisite finora e gli scambi di opinioni con una vasta gamma di Operatori, la Commissione ritiene che gli strumenti più adeguati ad attuare tale politica siano il coordinamento all'interno della Commissione e delle autorità nazionali, la cooperazione fra i vari operatori e la creazione di specifiche attività di sostegno.
Contenuti principali	Obiettivo	Le sfide che il turismo europeo deve affrontare necessitano di una risposta politica compatta a livello dell'UE. Tale politica deve concentrarsi su obiettivi chiari e realistici, condivisi da tutti, datori di lavoro e lavoratori, nonché dalle popolazioni locali. Essa deve avvalersi al meglio delle risorse disponibili e sfruttare tutte le sinergie possibili. L'attività turistica comprende un'ampia gamma di operatori e provvedimenti politici a vari livelli e il dialogo fra le parti sociali settoriali, le parti in causa e le autorità pubbliche è necessario per promuovere uno sviluppo armonico e sostenibile del turismo. La collaborazione fra tutte le parti coinvolte è necessaria anche ad ogni livello del processo decisionale riguardante il turismo. Le partnership devono essere un elemento centrale di azione a tutti i livelli (europeo, nazionale, regionale e locale; pubblico e privato).
	Conclusioni	La presente comunicazione spiega cosa e come la Commissione intende fare nel settore del turismo all'interno del quadro giuridico comunitario attuale al fine di valorizzare meglio il potenziale di crescita ed occupazione del settore in modo

	Conclusioni	sostenibile. Inoltre essa sottolinea le modalità di partecipazione dei vari interessati alle iniziative comunitarie. La nuova politica coinvolge tutti gli aspetti del processo decisionale europeo e consente a tutti gli interessati di collaborare in modo costruttivo. Il suo successo dipenderà quindi dalla risposta e dal coinvolgimento attivo di tutti gli interessati.
Misure raccomandate	<p>Integrazione delle misure riguardanti il turismo</p> <ul style="list-style-type: none"> - Per una migliore regolamentazione: <ul style="list-style-type: none"> - Migliorare ed ampliare l'uso della "Valutazione dell'Impatto" per le nuove proposte. Questa strategia integrata garantisce che il turismo sarà tenuto debitamente in considerazione in tutte le valutazioni dell'impatto di proposte in grado di influire sul settore. - Esaminare le proposte legislative pendenti. - Semplificare la legislazione europea esistente. Fra la legislazione coinvolta ricordiamo la direttiva sui viaggi "tutto compreso" e la direttiva sul godimento a tempo parziale di beni immobili; quest'ultima è considerata prioritaria. - Coordinamento delle politiche - Utilizzare al meglio gli strumenti finanziari disponibili (FESR, FSE, Fondo Europeo Agricolo, Fondo Europeo per la Pesca, ecc..) <p>Promuovere la sostenibilità del turismo</p> <ul style="list-style-type: none"> - Agenda europea 21 per il turismo - Attività specifiche di promozione della sostenibilità del turismo europeo: <ul style="list-style-type: none"> - Identificare i provvedimenti nazionali ed internazionali di sostegno alle piccole e medie imprese collegate al turismo e avviare lo scambio delle prassi ottimali. - Valutare l'impatto economico del miglioramento dell'accessibilità nel settore turistico in termini di crescita macroeconomica e occupazione, opportunità di operare per le piccole e medie imprese, qualità dei servizi e competitività. - Agevolare lo scambio delle prassi ottimali del "turismo per tutti". - Pubblicare il manuale "Come creare zone di apprendimento nel settore turistico" al fine di sostenere l'aggiornamento delle competenze nel settore turistico coinvolgendo tutti gli interessati. - Esaminare le tendenze occupazionali nei settori del turismo costiero e marino. - Elaborare statistiche ufficiali e commissionare studi di e-Business W@tch per valutare le implicazioni e l'impatto futuri del commercio elettronico sull'industria turistica. <p>Migliorare la comprensione e la visibilità del turismo</p> <ul style="list-style-type: none"> - Capire meglio il turismo europeo - Sostenere la promozione delle destinazioni europee 	

Tab. A1.9 Agenda per un Turismo Europeo Sostenibile e Competitivo, COM(2007) 621 definitivo

Titolo		Comunicazione della Commissione, <i>Agenda per un Turismo Europeo Sostenibile e Competitivo</i> , COM(2007) 621 definitivo
Autore/i		Commissione delle Comunità Europee
Anno		2007
Argomento		Turismo
Metodologia	Presupposti	Riconoscendo il ruolo cruciale che il turismo svolge per l'economia dell'UE, la Commissione nel marzo 2006 ha adottato una politica del turismo rinnovata con l'obiettivo principale di contribuire a migliorare la concorrenzialità dell'industria europea del turismo e creare più posti di lavoro e di qualità migliore grazie alla crescita sostenibile del turismo in Europa e a livello mondiale. Il turismo è infatti una delle attività economiche che hanno il maggiore potenziale per generare crescita e posti di lavoro nell'Unione Europea. Nei prossimi anni l'importanza del turismo è vista in continuo aumento: secondo le previsioni la crescita annua della domanda in tale settore sarà superiore al 3%. Il turismo deve quindi restare un settore concorrenziale, tenendo però presente la sostenibilità e riconoscendo che, soprattutto nel lungo termine, la concorrenzialità dipende dalla sostenibilità.
	Approccio	Per raggiungere l'equilibrio tra il benessere dei turisti, le esigenze del contesto naturale e culturale, lo sviluppo e la concorrenzialità delle destinazioni e delle aziende serve una strategia politica integrata ed olistica, in cui tutte le parti in causa condividano gli stessi obiettivi. Le parti in causa devono perciò anticipare i cambiamenti e adeguarvicisi. Le politiche e le iniziative devono tenere conto delle tematiche ambientali, dell'offerta e della domanda, degli sviluppi tecnologici o di altre questioni politiche, economiche e sociali. La serie di tematiche da affrontare dovrà quindi essere aggiornata regolarmente, in collaborazione con tutte le parti in causa. Queste tematiche non sono predefinite, e la priorità che sarà loro attribuita, il modo in cui saranno affrontate e le conseguenti possibilità delle quali ci si potrà avvalere possono variare da un luogo all'altro.
Contenuti principali	Obiettivo	Gli obiettivi della presente Agenda possono essere riassunti nel seguente <i>slogan</i> : creare prosperità economica, coesione ed equità sociale nonché tutela ambientale e culturale. Questi obiettivi devono anche guidare le strategie e le iniziative degli operatori del turismo che influiscono sull'impatto del turismo estero dall'Europa, nonché orientare il sostegno al turismo quale strumento di sviluppo sostenibile per i paesi ospiti.

Contenuti principali	Obiettivo	Perseguendo tali obiettivi vanno affrontate varie tematiche tipiche del settore turistico. Esse comprendono prevalentemente la conservazione e la gestione sostenibili delle risorse naturali e culturali, la riduzione al minimo dell'impiego di tali risorse e dell'inquinamento delle destinazioni turistiche, ovvero della produzione di rifiuti, la gestione del cambiamento a favore del benessere della comunità, la riduzione dell'effetto stagionale sulla domanda, affrontare l'impatto ambientale dei trasporti connessi al turismo, il rendere disponibile a tutti senza discriminazioni le esperienze turistiche ed il miglioramento della qualità del lavoro nel settore turistico, anche affrontando la questione dell'occupazione illegale di cittadini dei paesi terzi nel quadro della politica comunitaria sulle migrazioni.
	Conclusioni	<p>Con la presente comunicazione viene ufficialmente avviata e sostenuta un'Agenda a medio-lungo termine nella quale tutti gli interessati devono avviare le iniziative necessarie a potenziare il contributo delle prassi sostenibili per incrementare la concorrenzialità dell'Europa quale destinazione turistica più interessante.</p> <p>La Commissione Europea conta sul sostegno politico a tale iniziativa da parte delle altre istituzioni comunitarie e nel 2011 presenterà la valutazione sui progressi compiuti.</p>
Misure raccomandate	<p>Affinché il turismo sia competitivo e sostenibile la Commissione invita tutte le parti in causa ad osservare i seguenti principi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adottare una strategia olistica ed integrata: tutti i vari impatti del turismo vanno tenuti presenti nella programmazione e nello sviluppo di tale settore. Inoltre il turismo deve trovarsi in equilibrio ed essere integrato con una serie di attività che influiscono sulla società e sull'ambiente. - Programmare a lungo termine: lo sviluppo sostenibile implica l'attenzione alle esigenze delle generazioni future e della nostra. Per programmare a lungo termine bisogna essere in grado di sostenere le iniziative nel tempo. - Raggiungere un ritmo di sviluppo appropriato: il livello, il ritmo e la forma dello sviluppo dovrebbero riflettere e rispettare il carattere, le risorse e le esigenze delle comunità e delle destinazioni ospiti. - Coinvolgere tutte le parti in causa: la strategia sostenibile implica un'ampia ed impegnata partecipazione al processo decisionale e all'attuazione concreta da parte di tutte le persone in grado di influire sul risultato. - Utilizzare le migliori conoscenze disponibili: le politiche e le iniziative devono essere fondate sulle migliori e più recenti conoscenze disponibili. Le informazioni sulle tendenze e sugli impatti del turismo, le capacità e l'esperienza devono essere condivise a livello europeo. - Ridurre al minimo e gestire i rischi: quando sussistono incertezze in merito ai risultati, è opportuno condurre una valutazione completa ed intraprendere azioni preventive al fine di evitare danni all'ambiente o alla società. - Riflettere gli impatti sui costi: i prezzi devono riflettere i costi reali per la società delle attività di consumo e di produzione. In tal modo si tiene conto non solo dell'inquinamento ma anche dell'uso delle strutture, che implica costi di 	

	<p>gestione notevoli.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fissare e rispettare i limiti, ove opportuno: la capacità di accoglienza di determinati siti e di zone più ampie va riconosciuta e deve essere presente la disponibilità di limitare, ove e quando opportuno, il livello di sviluppo turistico ed il volume dei flussi turistici. - Effettuare un monitoraggio continuo: sostenibilità significa capire gli impatti ed essere vigilanti nei loro confronti in modo permanente, affinché possano essere realizzati i cambiamenti e i miglioramenti necessari.
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tab. A1. 10 Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, 2001

Titolo		Comunicazione della Commissione, <i>Agenda per un Turismo Europeo Sostenibile e Competitivo</i> , COM(2007) 621 definitivo
Autore/i		Parlamento Italiano
Anno		2001
Argomento		Trasporti
Contenuti principali	<p>Il PGTeL (2001) rappresenta lo strumento di pianificazione volto a rendere operativi gli impegni assunti dall'Italia in ambito internazionale e nazionale (Protocollo di Kyoto, Convenzione delle Alpi, Piano Nazionale della Sicurezza Stradale L.N. 144/99, ecc.). I documenti del Piano richiamano infatti alla necessità di rendere coerente il sistema dei trasporti con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e di sicurezza stabiliti dall'Unione Europea.</p>	
Misure raccomandate	<p>Il Piano prevede di agire secondo un articolato ventaglio di <i>policy</i>, ciascuna delle quali fornisce un indispensabile e coordinato contributo in grado di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - migliorare l'utilizzazione delle infrastrutture, dei servizi e dei mezzi attraverso politiche di regolamentazione, di prezzo (pedaggi), di innovazione tecnologica applicata al settore; - promuovere l'impiego di veicoli a basso impatto ambientale attraverso lo sviluppo e l'utilizzo di tecnologie innovative in grado di migliorare l'efficienza del parco circolante nel rispetto delle compatibilità ambientali e dei livelli di sicurezza. In questo ambito il Piano intende agire contrastando la tendenza ad innalzare il livello delle prestazioni dei veicoli ed innovando il parco circolante; - promuovere strumenti di pianificazione integrata - Piani Urbani di Mobilità - al fine di adottare strategie di risanamento ambientale finalizzato alla diminuzione dell'inquinamento atmosferico ed al miglioramento della qualità e della vivibilità dell'ambiente fisico urbano; - promuovere lo sviluppo dei traffici di media-lunga distanza con modalità di trasporto più sostenibili rispetto a quella stradale. In particolare si propone il rilancio del trasporto di cabotaggio, dando piena attuazione ai progetti delle "autostrade del mare", e allo sviluppo del trasporto combinato strada-rotaia. Le azioni citate sono tutte finalizzate ad assicurare risparmi energetici, tutela ambientale e sicurezza del trasporto, anche in termini di tempi di consegna, elemento quest'ultimo vitale per lo sviluppo del sistema produttivo del paese e per il successo stesso di un progetto di riequilibrio modale. - Promuovere il riequilibrio modale attraverso il potenziamento del traffico combinato strada-rotaia, la realizzazione di strutture idonee (centri merci), l'armonizzazione delle politiche dei paesi dell'arco alpino. Ciò al fine di evitare effetti indesiderati quali l'incremento/deviazione dei flussi veicolari merci lungo gli itinerari transfrontalieri più permeabili. - Sempre al fine di favorire l'integrazione con il sistema europeo di trasporto, si propone una più stretta correlazione tra politiche di investimento e politiche di regolazione e liberalizzazione nonché il rilancio della proposta europea della costituzione delle "freeways ferroviarie" e l'attuazione delle direttive europee in materia di sviluppo delle ferrovie comunitarie recentemente emanate. 	

Tab. A1. 11 Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, 1999

Titolo		<i>Piano Nazionale della Sicurezza Stradale</i>
Autore/i		Parlamento Italiano
Anno		1999
Argomento		Trasporti e Sicurezza
Obiettivi	<p>Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale ha come scopo principale la riduzione del numero di morti e feriti gravi in seguito ad incidenti stradali del 40% entro l'anno 2010, assumendo a riferimento le indicazioni e gli obiettivi contenuti nella L.N. 144/99.</p> <p>Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale estende la sua influenza sul decennio 2002 – 2011 e comprende tutti i mezzi e gli utilizzatori della rete stradale (con particolare riguardo alle fasce più deboli): per queste ragioni, si rivela un fondamentale documento strategico multisettoriale.</p>	
Contenuti principali e raccomandazioni	<p>Il PNSS, attraverso il Piano delle Priorità, si prefigge di raggiungere tali risultati attraverso le seguenti azioni generali:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) intervenire prioritariamente nel miglioramento della sicurezza stradale sulle situazioni di massimo rischio, dove cioè gli incidenti stradali determinano circa il 50% dei morti e dei feriti gravi; b) ampliare la gamma degli interventi necessari alla sicurezza sulle strade, promuovendo misure innovative nei settori che fino a questo momento sono stati trascurati o ignorati del tutto; c) perseguire un più proficuo coordinamento tra tutti i livelli e i settori della pubblica amministrazione che possiedono competenze in materia di sicurezza stradale o che possono contribuire al suo miglioramento; d) creare una rete di strutture tecniche che siano coerenti con la natura e l'ampiezza degli obiettivi di sicurezza imposti e da raggiungere; e) promuovere un maggiore coinvolgimento del settore privato nel campo del miglioramento della sicurezza stradale attraverso accordi tra soggetti pubblici e privati, prevedendo inoltre impegni diretti di risorse professionali e finanziarie da parte degli enti privati coinvolti. <p>Si tratta quindi di definire le premesse tecnico-organizzative al fine di sviluppare un piano che identifichi da un lato gli interventi puntuali che possono determinare una forte riduzione di vittime degli incidenti stradali e, nel contempo, possono essere avviati in tempi brevi, e dall'altro le condizioni necessarie per sviluppare le nuove modalità di intervento per migliorare la sicurezza sulle strade.</p>	

Tab. A1. 12 Legge Obiettivo, 2001

Titolo		<i>Legge Obiettivo (l.n. 443/2001)</i>
Autore/i		Parlamento Italiano
Anno		2001
Argomento		Infrastrutture
Obiettivi	<p>La cosiddetta “Legge obiettivo” (l.n. 443/2001) mira ad accelerare la realizzazione di alcune grandi opere attraverso una revisione dei processi di decisione e di autorizzazione dei progetti. Secondo la legge Obiettivo è il Governo, su proposta dei Ministri competenti e delle Regioni interessate, ad individuare infrastrutture pubbliche e private ed insediamenti industriali di “preminente interesse nazionale”. La novità principale consiste nella compilazione di una lista di opere (gli interventi, presentati al C.I.P.E. per acquisire la copertura finanziaria, dovranno essere supportati da uno Studio di Fattibilità) che dovrà riportare costi e tempi d’intervento a cui ci si dovrà obbligatoriamente attenere affinché si possa assicurare la realizzazione delle stesse con effettiva celerità.</p>	

Tab. A1.13 Piani Urbani del Traffico, 1995

Titolo	<i>Piani Urbani del Traffico (PUT)</i>
Autore/i	Parlamento Italiano
Anno	1995
Argomento	Pianificazione Trasporti
Contenuti principali	Lo strumento del Piano Urbano del Traffico (PUT), introdotto dall'art. 36 del Decreto Legislativo 285/92 "Nuovo Codice della Strada" e definito dalle Direttive emanate dal Ministero dei LL.PP. (24 giugno 1995) in attuazione del medesimo, si configura come un provvedimento atto a fornire un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili e utilizzabili nel breve periodo. Sono tenuti a redigere un PUT tutti i Comuni con popolazione superiore ai 30 mila abitanti e quelli indicati dalle singole Regioni in ragione delle condizioni di criticità determinate dal traffico veicolare (quali, ad esempio, i comuni turistici).
Obiettivi	<p>Le direttive emanate dal Ministero dei LL.PP. individuano i principali obiettivi a cui i PUT sono chiamati a rispondere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. il miglioramento delle condizioni della circolazione (movimento e sosta); 2. il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali); 3. la riduzione degli inquinamenti acustici ed atmosferici; 4. il risparmio energetico. <p>Tali obiettivi trovano poi una declinazione e una specifica rappresentazione nei differenti contesti urbani dando priorità e significato in funzione delle urgenze riconosciute nei territori.</p> <p>Questo strumento di pianificazione si sviluppa sulla base di tre livelli di intervento, in funzione del grado di affinamento delle proposte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il primo livello è costituito dal Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), il quale si costituisce come piano quadro relativo all'intero centro abitato; - il secondo livello di progettazione è quello dei Piani Particolareggiati, relativi a settori del centro abitato più ristretti e maggiormente dettagliati; <p>il terzo livello, infine, è quello costituito dai Piani Esecutivi, vale a dire progetti esecutivi dei Piani Particolareggiati di secondo livello.</p>

Tab. A1. 14 Piani Urbani della Mobilità (PUM), 2000

Titolo		<i>Piani Urbani della Mobilità (PUM)</i>
Autore/i		Parlamento Italiano
Anno		2000
Argomento		Pianificazione Trasporti
Contenuti principali	I Piani Urbani della Mobilità (PUM), sono strumenti pianificatori riservati alle città con dimensione superiore ai 100 mila abitanti e alle aree metropolitane. Essi sono da considerarsi documenti strategici a tutti gli effetti, poiché si sviluppano in un orizzonte temporale medio-lungo (10 anni).	
Obiettivi	I principali obiettivi affidati ai PUM riguardano il soddisfacimento dei fabbisogni di mobilità della popolazione, l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico in accordo con le normative nazionali e comunitarie e gli accordi internazionali in essere, la riduzione dei consumi energetici e, più in generale, la promozione di modalità di trasporto con minore impatti ambientali e con maggiori capacità di trasporto.	

Tab. A1. 15 Riforma del Trasporto Pubblico Locale, 1999

Titolo		<i>Riforma del Trasporto Pubblico Locale</i>
Autore/i		Parlamento Italiano
Anno		Decreto Legislativo 422 del 1997 successivamente modificato ed integrato dal D.lgs. 400 del 1999
Argomento		Trasporto Pubblico Locale
Contenuti principali	<p>Il trasporto pubblico locale ha conosciuto negli ultimi anni un processo di profonda revisione degli strumenti normativi, volti a superare gli assetti monopolistici della gestione dei servizi che hanno caratterizzato in passato questo settore. Tale cambiamento, imposto a livello comunitario da normative sovraordinate, introduce una più chiara separazione tra i soggetti regolatori e quelli regolati nel tentativo di migliorare la qualità dei servizi erogati e contenere le risorse pubbliche assorbite dal settore.</p> <p>Il punto di avvio di tale processo è rappresentato dal Decreto Legislativo 422 del 1997 successivamente modificato ed integrato dal D.lgs. 400 del 1999. Le novità introdotte dalla riforma sono numerose; di seguito vengono richiamate le tre principali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le Regioni acquisiscono le competenze di pianificazione, regolamentazione e finanziamento dell'intero settore del Trasporto Pubblico Locale, indipendentemente dalla modalità di trasporto con cui viene erogato il servizio. Anche i servizi ferroviari di interesse regionale rientrano in questo provvedimento; - viene stabilita la separazione delle funzioni di regolamentazione del settore (che rimangono appannaggio della pubblica amministrazione) da quelle di erogazione del servizio (che sono attribuite alle imprese di trasporto); - si individua lo strumento competitivo delle gare per il mercato quale modello di regolamentazione del settore, al fine di selezionare l'impresa di trasporto maggiormente efficiente (offerta economicamente vantaggiosa) in grado di fornire una definita quantità di servizio al minor costo e con la migliore qualità. <p>Le singole regioni, in qualità di soggetto programmatore, sono tenute alla redazione di Piani Regionali dei Trasporti e all'adozione di Programmi Triennali dei Servizi, strumenti, questi ultimi, nei quali vengono individuate qualità e quantità dei servizi di trasporto collettivo da erogare sul territorio di competenza.</p>	

Tab. A1.16 Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili, 1999

Titolo		<i>Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili</i>
Autore/i		Parlamento Italiano
Anno		Decreto Ministeriale n. 557 del 1999
Argomento		Mobilità Ciclistica
Contenuti principali	<p>Il regolamento detta le linee guida per la progettazione e successiva realizzazione degli itinerari ciclabili, siano essi in ambiente urbano o in ambito extraurbano. Le finalità di progettazione vertono sulla necessità di favorire e promuovere una mobilità ciclistica e pedonale di qualità, in contrapposizione con l'utilizzo sproporzionato e poco rispettoso dei bisogni ambientali dei veicoli a motore. Per fare questo si punta sull'attrattività, sulla continuità e sulla riconoscibilità dei collegamenti ciclabili, privilegiando i percorsi più sicuri, tenendo in ogni caso presente il regime di risorse scarse che impone analisi di fattibilità economica e oggettive valutazioni sulla reale utilità degli itinerari in relazione alla domanda di mobilità dell'utenza.</p> <p>Al fine di predisporre interventi coerenti con le finalità sopraccitate, il regolamento in oggetto prevede che gli enti locali interessati si dotino di un piano della rete degli itinerari ciclabili, nel quale vengano riportati gli interventi previsti, le priorità di realizzazione e le spese economiche di realizzazione. Per i comuni che sono tenuti alla predisposizione dei Piani Urbani del Traffico il piano della rete deve essere inserito in maniera coerente in modo da armonizzarsi con i provvedimenti in essi contenuti. Segue un'elencazione degli imprescindibili caratteri tecnici utili per una corretta progettazione delle piste ciclabili e delle loro intersezioni con la restante viabilità.</p>	

Tab. A1. 17 Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità (Piano Direttore e Piani Attuativi)

Titolo		<i>Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità (Piano Direttore e Piani Attuativi)</i>
Autore/i		Parlamento Italiano
Anno		Piano Direttore (D. A. n.237/GAB del 16.12.2002 Piano attuativo del trasporto stradale, ferroviario, marittimo ed aereo” (D. A. n.163/GAB del 17.11.2004), Piano attuativo del trasporto delle merci e della logistica” (D. A. n.33/GAB del 23.02.2004)
Argomento		Trasporti
Contenuti principali		<p>Il Piano Regionale che costituisce lo strumento di programmazione regionale delle politiche di intervento nel settore dei trasporti, è composto dal Piano Direttore e dai Piani Attuativi di ogni modalità di trasporto.</p> <p>Nel Piano Direttore (D. A. n.237/GAB del 16.12.2002) sono stati individuati, in coerenza con il Piano Nazionale Generale dei Trasporti e della Logistica (2001) e con gli indirizzi di pianificazione socio-economica e territoriale della Regione Siciliana, gli obiettivi di efficacia, efficienza, compatibilità ambientale e sicurezza e sono state operate le scelte “macro” di base per il riassetto del sistema regionale dei trasporti I temi specifici di natura istituzionale, gestionale ed infrastrutturale, per ogni modalità e settore di trasporto, sono stati approfonditi nel “Piano attuativo del trasporto stradale, ferroviario, marittimo ed aereo” (D. A. n.163/GAB del 17.11.2004), “Piano attuativo del trasporto delle merci e della logistica” (D. A. n.33/GAB del 23.02.2004) e “Piano per il riassetto del Trasporto Pubblico Locale e la Mobilità urbana” (in fase di elaborazione).</p>

Obiettivi Piano Direttore	<p>Il Piano Direttore ha definito i seguenti <u>obiettivi generali</u> che le strategie di intervento nel settore di trasporti dovranno perseguire</p> <ul style="list-style-type: none"> - ottimizzare gli investimenti nelle infrastrutture e nei mezzi di trasporto; - aprire i servizi di trasporto pubblico locale al mercato in regime di libera concorrenza al fine di conseguire l'ottimizzazione della spesa pubblica; - promuovere e diffondere la cultura della mobilità sostenibile, incentivando lo sviluppo della ricerca e dell'innovazione tecnologica e gestionale applicata ai trasporti sia collettivi che individuali; - promuovere la concertazione con l'Unione Europea, con lo Stato e gli enti locali, nelle sedi appositamente istituite, al fine di favorire la partecipazione ai processi decisionali; - individuare i livelli di governo del trasporto pubblico mediante il conferimento agli enti locali di tutte le funzioni che non richiedono l'esercizio unitario su base regionale, nel rispetto dei principi di sussidiarietà, adeguatezza, responsabilità ed unicità dell'Amministrazione pubblica; - promuovere la separazione tra le funzioni di amministrazione e di gestione dei servizi di trasporto pubblico;
---------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Obiettivi Piano Direttore</p>	<ul style="list-style-type: none"> - assicurare la migliore accessibilità e fruibilità del territorio regionale anche attraverso i collegamenti a lunga distanza che riducono gli effetti della marginalità spazio-temporale derivante dalla collocazione geografica della Sicilia, esaltandone viceversa le possibilità di inserimento nei collegamenti con i paesi del Mediterraneo; - realizzare, sostenere e sviluppare un sistema integrato ed equilibrato di mobilità in cui le diverse modalità di trasporto vengano utilizzate per la loro specificità e nell'ambito dei propri campi di convenienza tecnico-economica, integrando le singole modalità di trasporto sia nello spazio, mediante nodi di interscambio, sia nel tempo, mediante integrazione degli orari. - favorire lo sviluppo del sistema dei trasporti della Regione e il riequilibrio della ripartizione modale attraverso il miglioramento della qualità del servizio di trasporto pubblico, contribuendo alla riduzione della congestione, dell'inquinamento e dell'incidentalità; - migliorare le condizioni della mobilità di passeggeri e merci al fine di riequilibrare la distribuzione territoriale delle attività economiche e sociali dell'Isola facilitando lo sviluppo delle vocazioni e degli insediamenti produttivi specie delle zone interne; - assicurare, soprattutto nelle aree interne e montane, la funzione sociale del trasporto pubblico per mezzo di opportune forme di accessibilità ai servizi garantendo le funzioni proprie nelle aree urbanizzate, favorendo la mobilità dei pendolari, degli studenti, dei lavoratori, degli anziani e dei portatori di handicap e delle categorie disagiate ed i collegamenti con i poli terminali (portuali, aeroportuali e ferroviari); - raggiungere una maggiore qualità ambientale e innalzare i livelli di qualità della vita nelle aree urbane consentendo l'utilizzo e la sicura praticabilità degli spazi alle "utenze deboli" (ciclisti e pedoni), limitando l'uso dei mezzi motorizzati individuali e promuovendo l'uso del trasporto pubblico collettivo, riducendo i consumi energetici, le emissioni inquinanti e il rumore derivanti dalle attività di trasporto sul territorio, tutelando la salute dei cittadini e migliorando la sicurezza della circolazione, in armonia con i principi sanciti dalle norme nazionali e comunitarie in materia; - favorire lo sviluppo di modelli organizzativi e finanziari congruenti con i programmi di intervento e di politica dei trasporti di interesse regionale e locale; - favorire l'organizzazione del trasporto merci, realizzando un sistema logistico distribuito nello spazio, attivando un sistema di trasporto basato sull'intermodalità ed adeguato alla consistenza dei flussi di merci destinati od in transito nelle aree regionali e seguendo i criteri di economicità e funzionalità riferiti alle esigenze di sviluppo delle attività produttive e commerciali; - promuovere l'applicazione dell'I.C.T. (Information Communication Technology) concernente l'applicazione delle tecnologie telematiche nella gestione e governo della mobilità urbana.
------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Obiettivi Piani di Attuazione	<p>Nei Piani di Attuazione il quadro generale degli obiettivi individuato nel Piano Direttore è stato articolato in obiettivi di carattere metodologico, obiettivi di natura economico-sociale e obiettivi settoriali di carattere generale.</p> <p><u>Obiettivi di carattere metodologico:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - una sostanziale coerenza con gli indirizzi settoriali a livello europeo, nazionale e regionale in modo da agevolare la convergenza di interessi e finanziamenti - credibilità e sostenibilità sia sotto il profilo tecnico-economico che finanziario; - realizzabilità per fasi e flessibilità rispetto alle possibili modificazioni delle condizioni al contorno sia di carattere materiale che immateriale all'interno del bacino del Mediterraneo oltre l'orizzonte di riferimento. <p><u>Obiettivi di natura economico-sociale:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - migliorare le condizioni della mobilità di passeggeri e merci al fine di riequilibrare la distribuzione territoriale delle attività economiche e sociali dell'Isola facilitando lo sviluppo delle vocazioni e degli insediamenti produttivi specie delle zone interne; - assicurare, soprattutto nelle aree interne e montane, la funzione sociale del trasporto pubblico, per mezzo di opportune forme di accessibilità ai servizi garantendo le funzioni proprie nelle aree urbanizzate, favorendo la mobilità dei pendolari, degli studenti, dei lavoratori, degli anziani e dei portatori di handicap e delle categorie disagiate ed i collegamenti con i poli terminali (portuali, aeroportuali e ferroviari); <p>raggiungere una maggiore qualità ambientale, e innalzare i livelli di qualità della vita nelle aree urbane, consentendo l'utilizzo e la sicura praticabilità degli spazi alle "utenze deboli" (ciclisti e pedoni), limitando l'uso dei mezzi motorizzati individuali e promuovendo l'uso del trasporto pubblico collettivo, riducendo i consumi energetici, le emissioni inquinanti e il rumore derivanti dalle attività di trasporto sul territorio, tutelando la salute dei cittadini e</p> <p>migliorando la sicurezza della circolazione, in armonia con i principi sanciti dalle norme nazionali e comunitarie in materia.</p> <p>Tali finalità, in un'ottica attuativa, si traducono nei seguenti <u>obiettivi programmatici:</u></p>
-------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Obiettivi Piani di Attuazione</p>	<ul style="list-style-type: none"> - correggere le situazioni di marginalizzazione in termini di accessibilità mediando le imprescindibili esigenze di efficienza economica necessarie al corretto funzionamento del sistema dei trasporti con quelle di sostegno e rilancio delle aree maggiormente svantaggiate; - creare e moltiplicare opportunità di sviluppo economico in aree oggi a rischio di depressione; - contribuire al potenziamento e alla competitività dei settori trainanti dell'economia regionale e di quelli con maggiori prospettive di sviluppo; - sostenere il radicamento della popolazione nelle aree rurali interne contribuendo ad evitare il depauperamento della struttura sociale di vaste aree della regione. <p><u>Obiettivi settoriali di carattere generale:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - iniziare un processo che metta la Sicilia nelle condizioni di proporsi come luogo privilegiato di convergenza e scambio di flussi di persone, informazioni e merci all'interno del Mediterraneo centro-occidentale: più che una semplice piattaforma logistica dunque, un ruolo maggiormente complesso e ambizioso, quello di nuova Agorà del Mediterraneo; - elaborare uno schema fortemente improntato alla multimodalità e all'interoperabilità tra sistemi di trasporto superando la logica della concorrenza a favore di quella dell'integrazione; - delineare un assetto infrastrutturale e funzionale in grado di acquisire nuovi segmenti di domanda al trasporto collettivo nelle aree metropolitane.
----------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Nelle schede che seguono, vengono riportati gli obiettivi settoriali e le strategie ed ambiti d'intervento definiti dai Piani Attuativi al fine di fornire. Per quanto riguarda gli obiettivi essi sono riportati per esteso mentre per quanto riguarda le strategie sono riportate soltanto quelle che rivestono maggiore importanza per la pianificazione del settore trasporti nelle isole minori.

Tab. A1. 18 Piano attuativo del trasporto stradale

Titolo	<i>Piano attuativo del trasporto stradale</i>
Obiettivi settoriali	<ul style="list-style-type: none"> - Perequazione dell'accessibilità al territorio regionale - In condizioni di assetto insediativo fortemente eterogeneo come quello siciliano è impensabile immaginare di poter offrire un'accessibilità indifferenziata. Occorre selezionare direttrici e poli rispetto ai quali massimizzare l'accessibilità a livello comprensoriale. - Classifica funzionale della rete stradale - Il Piano proporrà un'ipotesi di classifica funzionale della rete stradale regionale con l'obiettivo di porre le basi per una gestione razionale della rete e della pianificazione degli interventi di messa in sicurezza, adeguamento e potenziamento. - Contestualizzazione degli interventi - Il Piano, nell'ambito delle procedure attuative, segnalerà gli interventi per i quali è opportuna una progettazione fortemente integrata con il contesto territoriale sia per tutelare la qualità ambientale che per massimizzare l'integrazione con la realtà economico sociale. - Sicurezza - Il Piano, in sintonia con il Piano nazionale della sicurezza stradale, assume come obiettivo prioritario quello della riduzione delle cause passive d'incidentalità (eliminazione dei punti neri). A questo proposito, in seno alle procedure attuative, verranno indicate le modalità di raccordo con i Piani della viabilità extraurbana. <p>Agibilità della rete in caso di calamità - Il Piano intende privilegiare l'adozione di tracciati e soluzioni costruttive e gestionali che tengano conto del rischio sismico. Si propone l'individuazione di aree ad elevato rischio sismico e morfologicamente d'interesse, per una prima sperimentazione in tal senso.</p>
Strategie e ambiti d'intervento	<p><i>Viabilità d'accesso agli impianti di trasporto</i></p> <p>Il Piano recepisce tutte le indicazioni provenienti dal Piano delle merci e della logistica riguardo il potenziamento dell'accessibilità ai poli terminali. Il Piano prevede inoltre il potenziamento dei raccordi e delle aree di sosta funzionali all'accessibilità dei poli terminali per il trasporto di persone e i seguenti interventi puntuali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - raccordi e/o aree di sosta a servizio di porti minori d'imbarco per le isole; - raccordi e/o aree di sosta a servizio di stazioni ferroviarie di interscambio.

Strategie e ambiti d'intervento	<p>Il Piano, tenuto conto dell'obiettivo primario di incentivare il trasferimento della domanda di trasporto merci su strada verso il trasporto marittimo e quello ferroviario, individua la seguente scala di priorità per gli interventi infrastrutturazione:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. collegamento con i porti di interesse nazionale tramite viabilità di tipo B (o equipollente se in campo urbano), 2. collegamento con gli interporti tramite viabilità di tipo B, 3. collegamento con gli aeroporti di Palermo e Catania tramite viabilità di tipo B (o equipollente in campo urbano), 4. collegamento con gli aeroporti di Trapani e Comiso tramite viabilità di tipo C (o equipollente in campo urbano), 5. collegamento con le stazioni ferroviarie di interscambio con il servizio ferroviario provinciale e con il servizio ferroviario metropolitano tramite viabilità urbana di scorrimento o interquartiere, 6. collegamento con i porti di interesse regionale e gli autoporti tramite viabilità di tipo C. <p><i>Infrastrutture per l'intermodalità e la logistica</i></p> <p>Al fine di incentivare l'intermodalità di persone e merci e di agevolare la razionalizzazione dei flussi di merci all'interno della regione la il Piano individua le seguenti dotazioni infrastrutturali per gli impianti della rete dedicati alla logistica e all'intermodalità con il trasporto stradale:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. aree di sosta a servizio dei porti interne o direttamente collegate ad essi tramite i raccordi di cui al paragrafo precedente (in caso di vicinanza di porto e autoporto/interporto, l'area di sosta può coincidere con questi ultimi), 2. parcheggi di interscambio e autostazioni/fermate attrezzate per il rendez-vous in corrispondenza delle stazioni ferroviarie di interscambio con il servizio ferroviario provinciale e con il servizio ferroviario metropolitano, e in corrispondenza dei porti di interscambio con il servizio metromarittimo, 3. piattaforme logistiche per la riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle principali aree urbane (City logistic). <p><i>Azioni nel settore della logistica e della normativa</i></p> <p>Le azioni previste per ridurre gli impatti del trasporto merci sono:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. City logistics - incentivi ai comuni per la riorganizzazione della distribuzione delle merci in campo urbano 2. Trasporto dei rifiuti 3. Incentivi per il trasferimento da strada a autostrade del mare del traffico merci su gomma.
---------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tab. A1. 19 Piano attuativo del trasporto stradale

Titolo	<i>Piano attuativo del trasporto stradale</i>
Obiettivi settoriali	<ul style="list-style-type: none"> - Accessibilità alla piattaforma logistica - La regione deve sfruttare il potenziale dato dal suo sistema costiero, dalla posizione centrale nel Mediterraneo occidentale e di cerniera per le principali direttrici di traffico che solcano l'intero bacino. Il sistema portuale deve quindi costituire l'elemento trainante nell'acquisizione del ruolo di Agorà del Mediterraneo. - Riequilibrio modale nel trasporto merci- Il Piano intende puntare sul sistema portuale e sull'intermodalità per contribuire alla riduzione del traffico merci di lunga percorrenza su strada che attraversa la rete primaria regionale. - Continuità territoriale con le isole minori - Il Piano assume come priorità l'obiettivo di migliorare l'accessibilità alle isole minori e la regolarità dei collegamenti. - Sfruttamento delle potenzialità turistiche - Il Piano intende identificare itinerari, circuitazioni, servizi e strutture del trasporto marittimo per promuovere la fruizione turistica delle coste.

Tab. A1. 20 Piano attuativo del trasporto aereo

<i>Titolo</i>	<i>Piano attuativo del trasporto aereo</i>
Obiettivi settoriali	<ul style="list-style-type: none"> - Accessibilità al territorio regionale - Il Piano, riconosciuto il ruolo di primo piano del trasporto aereo per il trasporto di persone nei collegamenti nazionali e internazionali, elaborerà soluzioni volte a migliorare l'accessibilità agli aeroporti principali, in particolare mediante il trasporto collettivo, finalizzate sia ai bacini di utenza locale, sia ai flussi turistici in arrivo e in partenza - Integrazione e specializzazione dei poli terminali - Il Piano intende promuovere la specializzazione degli scali esistenti e di quelli in via di realizzazione nell'ottica della creazione di due sistemi aeroportuali integrati. - Continuità e copertura territoriale - Il Piano intende promuovere forme d'iniziativa privata per integrare l'offerta sul corto raggio, con particolare riferimento ai collegamenti con le isole minori - Gestione dell'emergenza - Il frequente verificarsi di situazioni di isolamento dovute a condizioni climatiche sfavorevoli richiede al Piano soluzioni volte a garantire l'effettuazione di collegamenti con le isole minori in condizioni di emergenza
Strategie e ambiti d'intervento	<p><i>Aeroporti delle isole minori</i></p> <p>Si tratta degli aeroporti di Lampedusa e Pantelleria per i quali, è prevista una specializzazione a favore di voli charter/stagionali, merci, collegamenti a scala regionale e di emergenza.</p> <p><i>Elisuperfici H24</i></p> <p>Il Piano intende promuovere l'uso del trasporto elicotteristico con due funzioni specifiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Collegamenti di feederaggio da Agrigento e Barcellona-Milazzo verso, rispettivamente, gli aeroporti di Punta Raisi e Fontanarossa; <p>Collegamenti tra l'aeroporto di Trapani e le isole Egadi e tra la Elisuperficie di Barcellona-Milazzo e le Isole Eolie.</p>

Tab. A1. 21 Gli Accordi di Programma Quadro nel settore dei trasporti in Sicilia

Titolo	<i>Gli Accordi di Programma Quadro nel settore dei trasporti in Sicilia</i>
Contenuti	<p>Gli Accordi di Programma Quadro Trasporti sono finalizzati al potenziamento del sistema di trasporti della Regione Siciliana per accrescere la competitività del sistema produttivo e per contribuire al riequilibrio territoriale.</p> <p>Di seguito vengono riportati gli interventi inclusi negli APQ trasporto Aereo e APQ Trasporto Marittimo nel territorio delle isole minori.</p>
Accordo di Programma Quadro per il Trasporto Aereo	<p>L'Accordo è stato stipulato tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Siciliana, l'ENAC, l'ENAV, la GESAP, società di gestione dell'aeroporto di Palermo, la S.A.C., società di gestione dell'aeroporto di Catania e l'AIRGEST, società di gestione dell'aeroporto di Trapani.</p> <p>Nel programma di attuazione dell'Accordo sono stati definiti i seguenti interventi negli aeroporti delle isole minori:</p> <p><u>Aeroporto di Pantelleria</u>: Ampliamento aeropax, Reti idriche e fognarie, Ampliamento piazzali AA.MM., Adeguamento infrastrutture di volo e aggiornamento ICAO</p> <p><u>Aeroporto di Lampedusa</u>: Adeguamento portanza pista di volo, Nuova aeropax e impianti urbanizzazione, Piazzale sosta AA/MM e adeguamento infrastrutture, Viabilità e parcheggi auto, Adeguamento infrastrutture volo ed aggiornamento ICAO, Adeguamento operativo edifici - Ricostruzione vecchio piazzale</p> <p>Oltre ai sopra indicati interventi, sono ritenuti ammissibile per future fasi di attuazione dell'accordo i seguenti Interventi sulle tecnologie di assistenza al volo:</p> <p><u>Aeroporto di Lampedusa</u>: Costruzione nuova Torre/Blocco Tecnico/ARO- Met, Adeguamento sistemi TLC, Adeguamento sistemi MET, Ammodernamento sistemi VOR</p> <p><u>Aeroporto di Pantelleria</u>: Adeguamento sistemi TLC, Adeguamento sistemi MET</p>
Accordo di Programma Quadro per il Trasporto Marittimo	<p>L'Accordo è stato stipulato tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Siciliana, le Autorità Portuali di Palermo, Catania e Messina.</p> <p>Nel programma di attuazione dell'Accordo sono stati definiti i seguenti interventi per aeroporti delle isole minori:</p> <p><u>Porto di Pantelleria</u>: Completamento diga foranea ed escavazione, rifiorimento e rafforzamento mantellata diga foranea, costruzione del molo di sottoflutto</p> <p><u>Porto di Ustica</u>: Completamento porto S. Maria</p> <p><u>Porto di Linosa</u>: Potenziamento attracchi dell'isola</p> <p><u>Porto di Favignana</u>: Completamento opere foranee</p> <p><u>Porto di Marettimo</u>: Completamento opere foranee</p> <p><u>Porto di Isole Eolie</u>: Opere per la messa in sicurezza dei porti delle isole Eolie</p>

Tab. A1. 22 Programma Operativo Regionale FESR 2007-2013

<i>Titolo</i>	<i>Programma Operativo Regionale FESR 2007-2013</i>
Contenuti	<p>L'obiettivo globale del Programma Operativo Regionale FESR 2007-2013 è quello di “innalzare e stabilizzare il tasso di crescita medio dell'economia regionale, attraverso il rafforzamento dei fattori di attrattività di contesto e della competitività di sistema delle attività produttive, in un quadro di sostenibilità ambientale e territoriale e di coesione sociale”.</p> <p>Le politiche relative al sistema regionale di mobilità che il POR 2007-2013 indica come prioritarie, sono state definite in coerenza con il Piano Regionale dei Trasporti e gli Accordi di Programma Quadro, il Programma Operativo Regionale e sono incluse nell'Asse 1 “Reti e collegamenti per la mobilità” che è principalmente al completamento del trasporto pubblico su rotaia nelle aree urbane e al miglioramento delle reti di trasporto ponendo particolare attenzione alla sicurezza stradale, all'accrescimento della dotazione di infrastrutture puntuali (terminali, piattaforme logistiche), e all'utilizzo di modalità di trasporto più compatibili con l'ambiente.</p> <p>I beneficiari dell'Asse I sono: la Regione Siciliana, Enti Locali, Enti pubblici non economici e altri organismi di diritto pubblico, Soggetti a capitale pubblico regionale strumentale, ANAS S.p.A, RFI S.p.A., CAS, Enti e soggetti concessionari di specifici servizi e/o infrastrutture, Consorzi ASI, Società Interporti Siciliani S.p.A., Autorità Portuali, Capitanerie di Porto, Genio Civile OO. MM., ENAV, Società di gestione aeroportuali.</p>

Obiettivi	<p>Linee di intervento definite per obiettivo specifico e operativo operativo dell'Asse.Programma Operativo Regionale FESR 2007-2013</p> <p><u>Obiettivo specifico: Completare, qualificare funzionalmente e potenziare le rete di trasporto ferroviaria e stradale, sia primaria che secondaria, al fine di migliorare l'accessibilità ed accrescere la competitività del territorio.</u></p> <p><i>Obiettivo operativo: Favorire la interconnessione tra reti e nodi principali</i></p> <p>Azioni volte al collegamento tra reti stradali e ferroviarie e porti, aeroporti ed interporti, allo scopo di realizzare e adeguare i collegamenti dei nodi alle reti principali (collegamento delle aree metropolitane e delle città con gli aeroporti, porti e stazioni principali).</p> <p>Interventi per realizzare l'interconnessione tra le infrastrutture logistiche primarie e intermodali.</p> <p><i>Obiettivo operativo: Adeguare la funzionalità della viabilità secondaria</i></p> <p>Interventi di riqualificazione funzionale su larga scala, attraverso piani provinciali sulla rete finalizzati al miglioramento complessivo della qualità ed efficienza della offerta di trasporto, al miglioramento delle condizioni di sicurezza della circolazione, al riequilibrio tra livello qualitativo della rete primaria rispetto a quella secondaria, al miglioramento della accessibilità nelle aree produttive ed interne, nonché al collegamento con i nodi strategici. Tali interventi sulla rete secondaria avranno anche riflessi positivi sull'efficienza della rete primaria ad essa interconnessa, velocizzando i collegamenti tra aree costiere e dell'entroterra, migliorando l'accessibilità alle grandi direttrici stradali, ferroviarie, ai nodi logistici e alla portualità turistica e ottimizzando i flussi di interscambio locale ed extraregionali ed i collegamenti tra i principali distretti produttivi e le aree metropolitane.</p>
-----------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Obiettivi	<p>Interventi di adeguamento e potenziamento di vie di fuga finalizzate a garantire adeguati standard di sicurezza in aree a più elevato rischio naturale.</p> <p><u>Obiettivo specifico: Accrescere la dotazione e la funzionalità dei nodi infrastrutturali in grado di favorire l'intermodalità e l'ottimale trasporto delle merci e delle persone, con particolare attenzione alla specificità insulare del territorio.</u></p> <p><i>Obiettivo operativo: Potenziare le infrastrutture logistiche</i></p> <p>Azioni volte al completamento degli interporti ed alla realizzazione di infrastrutture logistiche di 3° livello –autoporti- e di 4° livello – piattaforme logistiche. Si tratta, cioè, di realizzare un sistema logistico spazialmente distribuito, necessario ad attivare un sistema di trasporto basato sull'intermodalità ed adeguato alla consistenza dei flussi di merci destinati od in transito dalle aree regionali, che assume funzione strategica per lo sviluppo economico della Sicilia.</p> <p><i>Obiettivo operativo: Sviluppare la portualità regionale</i></p> <p>Azioni volte ad attuare la strategia per lo sviluppo e la specializzazione della portualità siciliana in funzione dell'Euromediterraneità. In particolare, vengono previsti interventi di potenziamento dei porti siciliani volti al recupero degli attuali vuoti infrastrutturali. Come più estesamente dichiarato nel documento strategico della Regione Siciliana “La Sicilia piattaforma logistica dell'Euromediterraneo - Strategie di intervento per il settore portuale”, approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 20 del 31 gennaio 2006 ed allegato all'APQ trasporto marittimo, il superamento dell'attuale situazione, caratterizzata da un'eccessiva poli-funzionalità, va perseguito promuovendo la specializzazione attraverso la realizzazione di “sistemi portuali” all'interno dei quali ciascuno scalo può fare emergere la propria vocazione principale, anche in relazione alle caratteristiche strutturali e di quelle del territorio servito.</p> <p><i>Obiettivo operativo: Potenziare le strutture land side degli aeroporti esistenti e realizzare interventi finalizzati all'innovazione tecnologica nel settore del trasporto aereo</i></p> <p>Interventi volti al potenziamento delle strutture delle aree terminal passeggeri e merci, nonché di progetti funzionali all'innovazione tecnologica nel trasporto aereo, con particolare riferimento all'acquisizione di attrezzature funzionali al miglioramento ed alla specializzazione dei servizi.</p> <p>Azioni di completamento degli interventi avviati nel precedente ciclo di programmazione sui nodi aeroportuali esistenti.</p> <p>Realizzazione di infrastrutture eliportuali inseriti in un programma di rete.</p> <p><u>Obiettivo specifico: Migliorare le condizioni di circolazione di merci e persone, riducendo la mobilità con mezzo proprio nelle aree urbane, potenziando i sistemi di trasporto pubblico di massa e ottimizzando l'offerta di trasporto attraverso le reti immateriali.</u></p> <p><i>Obiettivo operativo: Completare il sistema di trasporto pubblico di massa a guida vincolata</i></p> <p>Azioni volte al miglioramento del trasporto pubblico attraverso il potenziamento della rete e l'aumento dell'offerta di trasporto pubblico con veicoli a basse emissioni e conseguente riduzione del traffico privato, anche mediante l'acquisto di materiale rotabile il cui uso sarà vincolato all'infrastruttura di riferimento e/o all'area oggetto di intervento.</p>
-----------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Obiettivi	<p><i>Obiettivo operativo: Realizzare e potenziare i parcheggi di interscambio modale connessi alla rete di trasporto pubblico locale</i></p> <p>Costruzione di parcheggi di interscambio modale aventi come obiettivo quello di incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici sia su rotaia che su gomma, di ridurre la mobilità interurbana privata ed espletare nei confronti di essa una funzione di "filtro" alla penetrazione nei centri abitati.</p> <p><i>Obiettivo operativo: Potenziare e diffondere l'impiego di sistemi ITS (Intelligent Transport System) per l'ottimizzazione del trasporto delle merci e delle persone in ambito locale, migliorando e sviluppando, inoltre, i sistemi informativi per l'utenza</i></p> <p>Interventi che promuovono la razionalizzazione delle decisioni e delle azioni che riguardano la mobilità, attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none">- servizi di informazione all'utenza;- servizi e sistemi di controllo e gestione del traffico e dei trasporti;- sistemi di informazione e navigazione dinamici.
-----------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tab. A1. 23 Programma Energetico Regionale (in fase di approvazione)

Titolo	<i>Piano d'Azione relativo agli interventi nel settore dei Trasporti</i>
Strategie di breve periodo	<p>Riduzione della domanda complessiva di mobilità, attraverso una riorganizzazione che, senza ridurre l'accesso alle funzioni urbane, contenga sia il numero sia la lunghezza degli spostamenti, e limiti i picchi di traffico.</p> <p><i>Orientamenti</i></p> <p>Politiche urbanistiche e trasportistiche, atte a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ridurre la lunghezza media degli spostamenti attraverso riavvicinamenti fra insediamenti residenziali, uffici, e servizi; - decentrare luoghi di offerta di servizi pubblici e privati alle famiglie ed alle imprese; - eliminare il movimento delle persone grazie alle telecomunicazioni e alla telematica (telelavoro, commercio elettronico, servizi fruibili per via telematica, home banking, sistemi di prenotazione, ecc.); o accorciare gli spostamenti con analoghe tecnologie (informazioni sui sistemi di trasporto); - razionalizzare il movimento e la distribuzione delle merci in ambito urbano (migliorando lo scambio delle informazioni), in modo da limitare il più possibile il numero e la lunghezza degli spostamenti, sia della merce che dei veicoli commerciali vuoti; - differenziare gli orari di alcune attività, soprattutto di servizio (per esempio: orari d'inizio delle lezioni scolastiche) per attenuare i picchi di traffico nelle ore di punta. <p>Riduzione del traffico in termini di numero di veicoli (o di veicoli-km, o di posti-km), a parità di mobilità in termini di passeggeri-km, valorizzando il ruolo del trasporto collettivo e comunque aumentando il coefficiente di occupazione dei veicoli.</p> <p><i>Orientamenti</i></p> <p>Trasferimento della maggiore quota possibile della mobilità dal trasporto individuale al trasporto collettivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - incrementare la velocità del trasporto collettivo con corsie riservate, protette fisicamente dal resto della sede stradale, nonché con idonee innovazioni tecnologiche; - introdurre restrizioni all'uso dei veicoli privati, con divieti, assoluti o per specifiche fasce orarie, circolazione a targhe alterne, istituzione di zone pedonali, a traffico o a sosta limitata, istituzione o inasprimento di tariffe per la sosta e per il transito; - ridurre la velocità dei veicoli privati, sia attraverso appositi dispositivi normativi o tecnici, sia con il restringimento della sede stradale loro destinata (anche in conseguenza della creazione di sedi riservate ai mezzi pubblici);

<p>Strategie di medio periodo</p>	<ul style="list-style-type: none"> - favorire il trasporto collettivo privato, in particolare attraverso l'organizzazione di servizi di trasporto collettivo da parte delle aziende per i loro dipendenti (in questa logica la legislazione italiana ha introdotto la figura del mobility manager); - favorire l'incremento del tasso di occupazione delle automobili, con incentivi e restrizioni connessi al numero di persone presenti nell'auto (car pooling), incentivi alla fruizione di auto in multiproprietà (car sharing). <p>Promozione di strategie di intermodalità, cioè di integrazione fra i diversi modi di trasporto (sia fra diversi trasporti collettivi, sia fra trasporto collettivo e trasporto individuale), in modo da segmentare gli spostamenti e da utilizzare in ciascun segmento il modo di trasporto e il veicolo più efficienti rispetto al volume di traffico:</p> <ul style="list-style-type: none"> - promuovere l'integrazione funzionale e tariffaria fra diversi modi di trasporto (segnatamente fra ferrovie sub regionali, metropolitane, autolinee; ma anche fra trasporti terrestri e trasporti marittimi, autolinee e trasporti a fune, ecc.), in modo da evitare duplicazioni di offerta e agevolare l'utenza sotto il profilo tariffario e della comodità; - promuovere l'integrazione fra trasporto collettivo e individuale, con la creazione di parcheggi di interscambio (park-and-ride) e la promozione di tariffe integrate per il parcheggio e il mezzo collettivo; - favorire l'integrazione intermodale sia attraverso miglioramenti del sistema informativo (atti anche a prevenire fenomeni congestivi), sia promuovendo la qualità dei nodi di interscambio con riduzioni di tempi e disagi dell'interscambio stesso e con il potenziamento dell'offerta di servizi alle persone.
<p>Strategie di lungo periodo</p>	<p>Riduzione dei consumi e delle emissioni inquinanti dei singoli veicoli (a parità di volume di traffico)</p> <p><i>Orientamenti</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Sviluppare sistemi di trasporto in sede propria, prevalentemente su rotaia, a trazione elettrica, preferibilmente a guida automatizzata, in modo da realizzare economie sui costi di personale, evitare le esternalità del trasporto collettivo tradizionale, e conseguire congiuntamente gli obiettivi dell'incremento di efficienza (per la riduzione dei costi di personale e di trazione, almeno oltre determinati volumi di traffico), dell'incremento di efficacia (per l'aumento della velocità e del comfort) e di riduzione delle esternalità (per la soppressione del corrispondente trasporto collettivo tradizionale). - Ridurre i consumi e le emissioni inquinanti dei veicoli del trasporto collettivo, sia attraverso normative in materia di emissioni e manutenzione, sia con l'utilizzo di fonti energetiche di trazione alternative (filobus, autobus elettrici e ibridi, autobus a celle combustibile di idrogeno, ad attrazione magnetica ecc.). - Ridurre i consumi e le emissioni inquinanti dei veicoli individuali, attraverso normative più severe in materia di emissioni e di manutenzione dei veicoli, comportanti interventi sui veicoli o uso di specifici carburanti, in tal modo internalizzando parte dei costi esterni del trasporto individuale.

Tab. A1.24 Piano d'azione per la diffusione delle tecnologie di utilizzazione delle energie rinnovabili nelle isole minori della regione siciliana (Azione relativa alla mobilità)

Titolo	Piano d'azione per la diffusione delle tecnologie di utilizzazione delle energie rinnovabili nelle isole minori della regione siciliana (Azione relativa alla mobilità) " Flotte di veicoli elettrici di nuova generazione per i trasporti nelle isole minori "
Obiettivi e strategia dell'azione	<p>Obiettivi</p> <ul style="list-style-type: none"> - sostituire quota parte del fabbisogno di fonti fossili destinate ai trasporti nelle isole minori con l'energia elettrica prodotta da fonti energetiche rinnovabili riducendo in tal modo una delle maggiori domande dei bilanci energetici; - ridurre l'impatto ambientale dei trasporti con l'utilizzo di ZEV; - incremento delle potenzialità legate allo sfruttamento delle FER endogene; - favorire lo sviluppo delle tecnologie rinnovabili relative all'impiego dell'idrogeno. <p>Strategia dell'azione</p> <p><i>Breve termine veicoli elettrici:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Stazioni di servizio elettriche con doppia alimentazione FER/Rete (20-100 kW) - Flotte di veicoli elettrici (minicar, minibus, ecc) <p>La prima fase prevede l'integrazione con impianti di produzione di EE da FER già realizzati o in fase di realizzazione di potenza rilevante, per rifornire flotte di veicoli elettrici di nuova generazione. La prima fase dell'azione durerà almeno due anni per consentire sia la realizzazione dell'impianto/i di produzione, sia per fare in modo di "dimostrare" le flotte per un periodo sufficientemente consistente.</p> <p><i>Medio-lungo termine ibride elettriche/FC</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Impianti integrati eolico-idrogeno di potenza pari 20-100kW, con relative stazioni di rifornimento idrogeno - Flotte veicoli ibridi elettrico/Fuel Cell <p>La seconda fase prevede la realizzazione di impianti integrati eolico-idrogeno di potenza pari 20-100kW distribuiti sul territorio. Si prevede, innanzitutto, la progettazione e realizzazione di un impianto dimostrativo di produzione di idrogeno con collegata ed opportunamente dimensionata flotta di veicoli a FC (non meno di 10-20 veicoli in funzione del tipo, quadriciclo, minivan, minibus). La seconda fase prevede una verifica della funzionalità tecnica ed economica della proposta, trattandosi comunque di tecnologie e strategie innovative, e una conseguente riqualificazione dell'azione con prodotti migliorati (elettrolizzatori e FC di nuova generazione) ed eventuali duplicazioni dell'esperienza.</p>