



## **COMUNICATO STAMPA**

### **Trasporto su strada, tra i maggiori responsabili dell'inquinamento nelle grandi città** *A Ruoteperaria, l'APAT sui biocarburanti*

Le concentrazioni di PM10, ozono e biossido di azoto, nel periodo 1993-2005 non hanno mostrato nessun chiaro segno che faccia pensare ad una loro diminuzione; nel 2006 già a fine giugno nel 77% dei punti di osservazione è stato superato il valore limite giornaliero della concentrazione di PM10.

Il settore dei trasporti a livello nazionale costituisce attualmente la principale fonte di pressione per quanto riguarda le emissioni in atmosfera dei principali inquinanti quali PM10, ossidi di azoto, composti organici, benzene e monossido di carbonio. In particolare il trasporto su strada rappresenta la principale fonte di PM10 e di altri inquinanti per molte città italiane; solo a Roma, il trasporto stradale contribuisce al totale delle emissioni di PM10 per il 70%.

In Italia il numero di autovetture pro-capite nelle città è tra i più alti d'Europa. A Roma, nel 2005, si raggiunge il record di 732 autovetture ogni 1000 abitanti. Quasi tutte le città italiane superano la quota di 500 autovetture ogni 1000 abitanti e molte oltrepassano quota 600, mentre in Europa – Italia esclusa - solo 6 città su più di 160, superano la soglia delle 500 autovetture.

Il parco motocicli (cilindrata superiore a 50 cc), in crescita in tutte le aree urbane considerate, risulta nel 2005 spesso più che raddoppiato rispetto al 1996: gli incrementi percentuali vanno da +43% a Brescia a +196% a Messina.

Questi i dati che il III Rapporto Qualità dell'ambiente urbano 2006 dell'APAT ha reso noti a inizio anno; nello stesso Rapporto, c'è un capitolo dedicato alle criticità di stima e alle soluzioni alternative per carburanti, retrofit e tecnologie motoristiche, che ha l'obiettivo di fornire indicazioni scientificamente valide, comprensibili e concrete ai decisori, con una sezione dedicata ai carburanti alternativi.

Mario Cirillo, Responsabile del Servizio Qualità dell'Aria dell'APAT, intervenuto al Convegno organizzato da Ruoteperaria Onlus "Biocarburanti e veicoli elettrici: in viaggio verso soluzioni verdi" – tenutosi il 20 aprile a Roma – ha spiegato che il passaggio ai biocarburanti, e in generale ai combustibili rinnovabili, comporta un minore impatto in termini di emissioni di gas a effetto serra, anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) in particolare, che è il principale gas serra, definendoli, in linea di principio, "neutrali" rispetto alle emissioni di CO<sub>2</sub>.

Qualche dato sulle emissioni: in un quarto di secolo, abbiamo assistito ad un aumento delle emissioni gas serra in Italia del 24%, con un incremento del peso dei trasporti il cui contributo passa dal 16% al 23%. L'insieme di autovetture diesel pre-euro, veicoli commerciali diesel pre-euro e

veicoli commerciali pesanti pre-euro, pur rappresentando insieme solo il 7% del parco veicolare nazionale, è responsabile del 48% delle emissioni di PM10 da trasporti su strada su scala nazionale.

Le principali difficoltà, ha proseguito Cirillo, che caratterizzano il passaggio ai carburanti verdi, sono legate alle tipologie di motori attualmente presenti in Italia, oltre che a difficoltà di carattere logistico: “i motori attualmente presenti non sono concepiti per un uso massiccio di bioetanolo o biodiesel, che possono essere utilizzati solo in piccole quantità – fino a qualche punto percentuale – direttamente (il biodiesel) o indirettamente (l’etanolo come componente per formare l’ETBE, un additivo delle benzine). Inoltre, l’attuale sistema di distribuzione dei carburanti non è ottimizzato per i biocombustibili e per le specifiche problematiche che questi presentano per quanto riguarda il trasporto e lo stoccaggio”.

“Così come tutti i problemi energetico/ambientali, anche quello dei biocombustibili deve essere impostato e discusso su scala mondiale, non limitato all’Italia o alla sola Europa”; secondo il Commissario Straordinario dell’APAT, Avv. Giancarlo Viglione, “la produzione locale di biocombustibili va considerata compatibilmente con l’agricoltura alimentare e con la sicurezza ambientale: ritengo che il ricorso sempre maggiore ai biocarburanti debba essere senz’altro tra le misure da incentivare per ridurre l’impatto dei gas serra. L’APAT, con la pubblicazione annuale di report ambientali, quali l’Annuario dei dati ambientali, il Rapporto sulla qualità dell’ambiente urbano e il Rapporto sulla qualità dell’aria, è impegnata e coinvolta a 360 gradi nel monitoraggio, verifica e comunicazione di dati che riguardano l’inquinamento e le emissioni in atmosfera”.

Necessario, da sempre, il coinvolgimento dei cittadini nelle politiche che mirano alla sostenibilità, così come necessario un cambiamento di abitudini e di cultura ambientale, anche nei confronti dei biocarburanti, ma l’apporto delle strutture territoriali è di fondamentale importanza: “molti processi che interessano l’ambiente e il territorio delle città (produzione e distribuzione di energia, inquinamento dell’aria, gestione delle acque e dei rifiuti) hanno subito una fortissima evoluzione”, ha ricordato ancora l’Avv. Viglione, “occorre riflettere in maniera pragmatica e mettere in moto un processo condiviso e partecipato che parta dalle informazioni tecniche e scientifiche disponibili, e su questo un contributo qualificante è offerto dai rapporti dell’APAT”.

Roma, 20 aprile 2007

Ufficio Stampa APAT:

tel. 50072407-2049-4079-4064