

l'esposizione al contesto ambientale ricordato prima e per le ridotte dimensioni aziendali, l'attività agricola è di norma fortemente avversa a scelte che ne aumentino ulteriormente la rischiosità. Tuttavia questo scenario non rende giustizia della componente del settore forse più importante: sta lentamente emergendo una categoria di agricoltori con forte spirito imprenditoriale, integrati nel sistema della conoscenza agricola e alimentare, che stanno dimostrando grande capacità di innovazione e competitività, oltre ad una spiccata sensibilità ecologica. Questo rappresenta la base essenziale per una vera transizione verso un'economia agricola green.

Non bisogna dimenticare che la sostenibilità ha a che fare con beni pubblici, ambientali, ma non solo. La produzione di questi beni è legata al ruolo fondamentale delle politiche pubbliche in termini di regolazione e incentivi, evidenziando la necessità di un continuo intervento pubblico anche nel futuro. D'altro canto oggi non è più possibile ragionare semplicisticamente secondo l'equazione bene pubblico=finanziamento pubblico. Al contrario la produzione efficiente di beni pubblici richiede sempre di più un mix di meccanismi, in cui si sommano il ruolo regolatorio delle politiche pubbliche e il ruolo dei mercati attraverso un prezzo che riconosca le qualità ambientali dei prodotti. Questo a sua volta richiede informazione e consapevolezza da parte dei consumatori, ma anche appropriati strumenti, quali soluzioni contrattuali collettive, *result-based* e di filiera. Su questo tema è stato recentemente approvato il progetto H2020 Console (*Contract solutions for effective and lasting delivery of agri-environmental-climate public goods by EU agriculture and forestry*), coordinato dall'Università di Bologna, in collaborazione con la Regione Emilia-Romagna e altri enti locali, che esplorerà proprio le soluzioni organizzative in grado di produrre un salto di qualità nel conciliare le esigenze del settore agricolo e della società, verso un'agricoltura pienamente *green*.

Davide Viaggi¹, Nicola Dall'Olio²

1. Università di Bologna

2. Regione Emilia-Romagna

Focus group "Green economy e agricoltura"

Innovazione e cambiamento nei comportamenti per una nuova mobilità

Nuovi scenari per una mobilità più sostenibile in Emilia-Romagna.

Oggi il 95% del settore dei trasporti dipende dal petrolio e globalmente circa il 54% di questo combustibile fossile è utilizzato nei trasporti. La dipendenza dal greggio rappresenta un rischio elevato per la mobilità in un'economia altamente sviluppata. L'aumento dei prezzi del carburante e la loro volatilità, inoltre, influenzano lo sviluppo economico. Per lo sviluppo dei trasporti è quindi necessario chiedersi come si possa attuare una via d'uscita dalla dipendenza dal petrolio, come raggiungere gli obiettivi di riduzione dei consumi energetici legati alla mobilità e cosa si possa fare per raggiungere una riduzione globale delle emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti. La Regione Emilia-Romagna, con le linee guida per la redazione dei *Piani urbani della mobilità sostenibile*, intende guidare lo sviluppo delle politiche delle amministrazioni attraverso due scenari complementari: uno tecnologico e uno comportamentale. A seconda dei prezzi dell'energia, dello sviluppo tecnologico, delle decisioni politiche, dello sviluppo della domanda e del comportamento delle persone, la realtà dei trasporti si stabilizzerà entro il 2050 da qualche parte tra i due scenari. Lo *scenario tecnologico* si basa quasi interamente su misure tecniche per ridurre i gas serra. Ipotizza una rapida e ampia penetrazione nel mercato di veicoli che utilizzano l'energia in modo più efficiente o sono alimentati da energia rinnovabile. L'industria automobilistica dovrebbe quindi cambiare la produzione immediatamente e radicalmente e i consumatori dovrebbero acquistare questi veicoli. L'industria energetica deve fornire le energie rinnovabili necessarie e l'agricoltura le quantità necessarie di biocarburante di seconda generazione. Lo scenario tecnologico contribuisce non solo alla riduzione di CO₂, ma anche alla riduzione dell'inquinamento acustico e dell'inquinamento atmosferico nelle aree edificate, sebbene lo scenario comportamentale mostri maggiori miglioramenti. Inoltre, il contributo necessario al risparmio di spazio è significativamente inferiore nello scenario tecnologico rispetto allo scenario comportamentale. Obiettivi e concetti, discussi dai pianificatori urbani e ambientali sotto i termini di *strade verdi*, *strade vivibili*, *nuovo urbanismo* o *città sana* – strutture urbane in cui le persone camminano di più, vivono di più nella città e partecipano di più alla vita della

comunità – sono messi piuttosto sullo sfondo nello scenario tecnologico. Lo *scenario comportamentale* presuppone che avvenga un cambiamento generale entro il 2050; con meno o senza auto, le famiglie potrebbero in gran parte liberarsi dei costi di proprietà dei veicoli e potrebbero organizzare la mobilità in modo multimodale, integrando affitto e condivisione di mezzi. Il comportamento di scelta della mobilità e della posizione si basa su brevi distanze e sull'efficienza dei costi e delle risorse; ciò include la volontà di evitare viaggi o viaggi non necessari. Lo scenario prevede che gli incentivi all'innovazione non siano solo per le auto, ma per tutti i tipi di veicoli, dalla bici elettrica all'e-bus. Si tratta di uno scenario molto ambizioso per la capacità di persuasione e per gli approcci di pianificazione. Richiede la volontà di cambiamenti radicali nel comportamento dei vari attori del trasporto (utenti, aziende di trasporto pubblico, amministrazioni). I due scenari descrivono i limiti di due possibili "futuri" con diverse politiche di trasporto *green* in Emilia-Romagna e quindi diversi modelli di società. In ogni caso, il trasporto post-fossile presuppone una combinazione intelligente di cambiamenti di comportamento e nuove tecnologie e strutture di trasporto. Sono richieste strutture spaziali e di insediamento integrate, il rafforzamento delle politiche ambientali e forme alternative di trasporto e uso dello spazio urbano. I fattori chiave per raggiungere gli obiettivi di riduzione fissati e per ottenere una *green economy nei trasporti* sono:

- adeguate strutture di insediamento compatte che determinano meno dipendenza dal trasporto motorizzato
- organizzazione multimodale del trasporto passeggeri nelle aree urbane
- spostamento modale dal traffico motorizzato a quello non motorizzato
- potenziamento dei trasporti pubblici.

Quale di questi due scenari diventerà realtà o acquisirà maggiore importanza dipende dall'impegno della politica per la mobilità *green*, dalla partecipazione dei cittadini a questo processo e dalla volontà di attuare le rispettive misure da parte dei diversi attori del settore dei trasporti.

Andrea Simone¹, Andrea Normanno²

1. Università di Bologna

2. Regione Emilia-Romagna

Focus group "Green economy e trasporti"