

COMUNICATO n. 3431 del 06/11/2012

Impegno a raccogliere dati in modo omogeneo con le altre regioni delle Alpi per introdurre regole comuni e condivise a salvaguardia del territorio montano

PACHER FIRMA A BRUXELLES L'ACCORDO PER TRASPORTI SOSTENIBILI DENTRO L'ARCO ALPINO

"Il documento oggi sottoscritto rappresenta un passo avanti importante per meglio coordinare le politiche di trasporto, dentro l'arco alpino, improntate alla sostenibilità. Si tratta infatti di un impegno che annette particolare attenzione alla ferrovia e all'intermodalità. Dentro questo progetto, ideale prosecuzione della risoluzione Monitraf delle regioni alpine per una strategia dei trasporti comune, vivono anche lo spirito e la determinazione assunti nell'ambito del Dreier Landtag e nella determinazione del GECT per lo sviluppo del corridoio verde attorno all'asse del Brennero: per far sì che le regioni coinvolte nel transito di persone e merci assieme possano contare sempre di più". Così Alberto Pacher, vicepresidente e assessore ai lavori pubblici, ambiente e trasporti della Provincia autonoma di Trento, commenta la firma apposta oggi, a Bruxelles, in calce all'accordo con il quale ci si impegna a raccogliere dati in modo omogeneo con le altre regioni delle Alpi per introdurre regole comuni e condivise per verificare la ricaduta reciproca delle misure di salvaguardia del territorio montano e mantenere così la prospettiva di uno sviluppo sostenibile ed equilibrato su tutta la regione alpina. Tutto questo anche in vista di una macro regione alpina. A sottoscrivere il documento, assieme alla Provincia autonoma di Trento, la Regione Rhône-Alpes, la Provincia autonoma di Bolzano, la Regione autonoma Valle d'Aosta, la Regione Piemonte, la Regione autonoma Friuli Venezia Giulia, il Canton Ticino, la Conferenza dei Governi della Svizzera Centrale e il Land del Tirolo: insieme a ribadire la volontà comune di sviluppare un sistema di trasporti per le Alpi ambizioso ed esemplare.-

Il progetto Monitraf, si legge nell'accordo oggi sottoscritto, ha già offerto alle Regioni alpine un ambito di cooperazione privilegiato per sottolineare l'assoluto bisogno di un sistema di trasporti efficiente e sostenibile nell'intero arco alpino. Tre gli aspetti sottolineati.

1. Le Regioni alpine sono infatti particolarmente sensibili agli impatti negativi del trasporto merci e passeggeri. L'inquinamento atmosferico ed acustico causato dal traffico comporta dei rischi maggiori con degli effetti amplificati nelle zone di montagna, a causa delle loro specifiche caratteristiche topografiche, delle risorse spaziali limitate e dei loro ecosistemi particolarmente vulnerabili. Poiché il traffico è destinato ad aumentare, le Regioni alpine devono unire le forze allo scopo di salvaguardare tanto l'ambiente quanto la salute e la qualità di vita dei loro abitanti.
2. I trasporti contribuiscono attivamente al miglioramento delle condizioni di vita e all'attrattiva dei territori. Inoltre, rafforzando gli scambi garantiscono la vitalità economica delle regioni. Un sistema di trasporti ambizioso e sostenibile per le Alpi deve favorire la dinamicità degli scambi economici, sociali e culturali.
3. Nell'arco alpino si sono avverati molteplici incidenti gravi che hanno ricordato quanto i trasporti possano

costituire una costante minaccia per la sicurezza della popolazione. Un sistema di trasporti sostenibile deve pertanto garantire il massimo livello di protezione e sicurezza, sia per i trasporti su strada che ferroviari. Il progetto MONITRAF entra ora in una nuova fase, incentrata sull'azione. Attraverso la stretta collaborazione instauratasi nell'ambito del progetto, ponendo attenzione a evitare il semplice trasferimento del traffico tra arterie stradali, le Regioni alpine hanno sviluppato una strategia comune, basata su una politica ambiziosa e attiva di trasferimento modale, comprendente sia il trasporto merci che il trasporto passeggeri.

Alla base della strategia vi è una condivisione degli obiettivi da raggiungere. Entro il 2020, le Regioni alpine dovranno affrontare tra le grandi sfide la realizzazione dei loro obiettivi ambientali e una riduzione del 20% delle emissioni di CO₂. Tra gli altri obiettivi a lungo termine vi è lo sfruttamento ottimale delle connessioni ferroviarie. Questa visione comune si realizza tramite misure di limitazione del traffico con soglie specifiche a ogni corridoio alpino.

Questa strategia comune si fonda su un piano d'azione a fasi successive, allo scopo di soddisfare questi obiettivi di flussi di traffico. Questo piano d'azione, la cui linea direttrice è il miglioramento della catena dei trasporti e della gestione dei flussi di traffico, comprende una serie di misure comuni a breve e medio termine da realizzare, rispettivamente, entro il 2020 e il 2030.

Una catena dei trasporti efficace - lo si è ribadito oggi a Bruxelles - deve essere fondata sulle più pulite e energeticamente più efficienti modalità di trasporto. Per i trasporti stradali, è necessario garantire l'impiego di veicoli efficienti da un punto di vista energetico e a più basse emissioni. Devono essere sviluppate soluzioni tecnologiche innovative allo scopo di limitare l'impronta ambientale di questi veicoli. Tuttavia, le tecnologie innovative non saranno sufficienti per limitare efficacemente gli impatti negativi del traffico stradale. Devono essere trovate alternative credibili ed efficaci al trasporto su gomma, nel rispetto dei territori attraversati. Per creare le condizioni necessarie ad un reale trasferimento modale, le Regioni alpine riconoscono la necessità di rendere il trasporto ferroviario più attrattivo e più efficiente, impiegando a pieno le capacità ferroviarie esistenti, con una gestione ottimale delle strutture ferroviarie e del materiale rotabile esistenti e futuri e il completamento dei principali progetti di infrastrutture ferroviarie. Inoltre, una catena dei trasporti basata sul trasporto ferroviario deve offrire garanzie di affidabilità e di performance in termini di costi, qualità e puntualità. Per permettere un trasferimento modale sostenibile sono altrettanto necessari standard d'interoperabilità, sistemi di gestione del traffico ottimizzati e misure per sostenere il trasporto combinato.

Questa catena dei trasporti efficiente dimostrerà tutta la sua efficacia solo se le regioni saranno in grado di regolamentare ulteriormente il traffico su gomma, in particolare per gli automezzi pesanti, lungo i corridoi alpini. L'armonizzazione e il miglioramento delle misure e degli strumenti esistenti rappresentano un primo passo importante in questo senso. Per rendere i trasporti pubblici più attraenti, riducendo anche le emissioni derivanti dal traffico locale e di transito, bisogna garantire un migliore accesso ai servizi d'informazione e di tariffazione multimodale (sulla base dei sistemi esistenti), nonché l'adozione di limiti di velocità più bassi. Per quanto riguarda il trasporto merci su gomma, i provvedimenti di regolamentazione (come i divieti di transito per gli automezzi pesanti più inquinanti, i divieti notturni o settoriali) devono essere estesi ed armonizzati a livello di tutto l'arco alpino.

Allo scopo di incoraggiare il trasferimento modale a medio termine, occorre migliorare l'attuale sistema di tariffazione del trasporto merci su gomma, per riflettere meglio i costi socio-economici ed ambientali. A tale proposito, devono essere pienamente sfruttate tutte le possibilità offerte dalla nuova Direttiva Eurovignette e a medio termine devono essere ricercati strumenti di contabilizzazione delle ulteriori esternalità.

Tuttavia, i target ambiziosi adottati dalle Regioni alpine non potranno essere raggiunti senza un migliore coordinamento dei sistemi di gestione del traffico stradale. Le Regioni alpine hanno pertanto condiviso la necessità di implementare a medio termine uno strumento di monitoraggio e di gestione del trasporto merci su gomma a livello dell'arco alpino. A fronte delle specificità di questa tipologia di traffico e della vulnerabilità dello spazio alpino, le Regioni alpine richiedono l'implementazione di dedicati meccanismi di regolamentazione (come una Borsa dei transiti alpini o un Sistema di scambio delle quote di emissione). Occorrerà garantire che questo sistema sia conforme ai principi europei e preveda misure specifiche allo scopo di non penalizzare in modo sproporzionato gli scambi e le economie regionali. Considerando le diverse responsabilità e competenze regionali, ogni Regione definirà azioni specifiche da intraprendere direttamente o con il sostegno delle autorità nazionali o europee competenti, per operare ai fini dell'implementazione delle misure comuni stabilite nella strategia.

Le Regioni alpine concordano infine sull'urgente necessità di proseguire il lavoro già avviato nell'ambito di una partnership duratura, che rappresenta l'unico modo per garantire il successo dell'implementazione di questa ambiziosa strategia. Questa partnership dovrà disporre dei mezzi per seguire l'implementazione delle misure, per proseguire gli scambi sulle buone pratiche e sulle attività di monitoraggio che sono

indispensabili per la valutazione dell'avanzamento delle azioni intraprese. Questa partnership dovrà inoltre garantire la promozione delle azioni avviate e fornire un quadro privilegiato affinché i responsabili politici possano valutare i progressi compiuti, permettendo così l'adattamento continuo di questa strategia in base ai progressi realizzati.

A breve termine, le Regioni alpine forniranno i mezzi per continuare il lavoro intrapreso già nel 2008. A lungo termine, concordano che questo lavoro dovrebbe essere perseguito nell'ambito di una futura macroregione alpina.

-

()