

iMONITRAF! -

Una politica dei trasporti comune per le regioni alpine ed un piano d'azione per l'attuazione

Versione definitiva, 11. Maggio 2012

1. Contesto e introduzione

Basandosi sulla risoluzione politica del progetto MONITRAF del gennaio 2008, le regioni alpine Rhône-Alpes, Sud Tirolo, Valle d'Aosta, Friuli Venezia Giulia, Piemonte, Ticino, Svizzera Centrale e Tirolo hanno concordato di sviluppare ed attuare una strategia dei trasporti comune e sostenibile. Questa strategia è intesa come un'evoluzione della risoluzione MONITRAF e comprende delle azioni specifiche per l'attuazione. Gli elementi seguenti ne sono alla base:

- i) Una visione comune a lungo termine per un sistema di trasporto sostenibile per lo Spazio Alpino.
- ii) Obiettivi comuni a breve e medio termine per realizzare questo percorso di sviluppo.
- iii) Misure comuni a sostegno di questi obiettivi, volte alla realizzazione di un sistema di trasporto più armonizzato, che comprenda l'uso di nuovi strumenti di gestione.
- iv) Un piano d'azione su come proseguire la cooperazione e la rete iMONITRAF!

2. Una visione comune per un sistema di trasporto sostenibile

Le regioni alpine sono particolarmente suscettibili a subire gli impatti negativi del trasporto merci e di quello passeggeri. A causa della loro situazione topografica, gli spazi limitati ed il loro ecosistema altamente vulnerabile, l'inquinamento atmosferico ed acustico causa un impatto sovra-proporzionale sulla salute umana e sull'ambiente. Gli scenari di trasporto, sviluppati a livello europeo e nazionale e adeguati da iMONITRAF! ai corridoi alpini, dimostrano che la pressione del traffico

di transito aumenterà in futuro e che gli sviluppi tecnologici da soli non saranno sufficienti ad affrontare queste sfide.¹

Per ridurre gli impatti negativi del traffico e per evitare effetti redistributivi tra le regioni non desiderati, è necessaria una visione ed una strategia comune per lo Spazio Alpino. Tenendo conto delle attuali strategie nazionali ed internazionali (ad esempio nell'ambito della Convenzione delle Alpi), le Regioni concordano sul fatto che un sistema di trasporto sostenibile

- deve essere gestito secondo le capacità ambientali delle zone montane sensibili e non dovrebbe mettere a rischio la salute dei cittadini,
- dovrebbe portare a condizioni di vita migliori ed una maggiore attrattiva delle regioni alpine - creando nuove opportunità di affari,
- deve inoltre garantire il massimo grado di sicurezza e protezione per il trasporto stradale e ferroviario,
- dovrebbe essere strettamente collegato alle politiche di pianificazione territoriale e di promozione economica al fine di soddisfare al meglio le richieste di mobilità per le merci e i passeggeri, garantendo lo sviluppo regionale.

Nel complesso, l'obiettivo delle Regioni alpine è di rendere lo Spazio Alpino un precursore e un modello regionale nel campo del trasporto sostenibile. Con questo obiettivo, le Alpi possono essere viste come laboratorio di sviluppo sostenibile in Europa, e come fonte di ispirazione anche per altre aree europee sensibili.

Affinché il sistema dei trasporti possa raggiungere questi obiettivi, le regioni concordano sui seguenti principi a sostegno di una strategia comune:

1. Cooperazione: La strategia comune e la discussione sulle misure e sulle azioni comuni dovrebbero estendersi a tutte le regioni alpine.
2. Solidarietà: La strategia comune non dovrebbe causare eventuali impatti indesiderati di tipo redistributivo tra i corridoi o le regioni alpine.
3. Equità: Le regioni riconoscono i loro diversi contesti politici ed affermano la possibilità di sviluppare obiettivi specifici per i propri corridoi e di mettere a punto le misure comuni. Comunque, ciò dovrebbe essere in linea con la strategia degli obiettivi comuni. Per le misure che non rientrano nelle loro competenze, le regioni si impegnano a richiedere tali misure alle autorità responsabili a livello nazionale ed europeo.
4. Principio "chi inquina paga": La preparazione di azioni comuni e strategie di finanziamento si basa sul principio "chi inquina paga". Per poter applicare questo principio sarà necessario trovare soluzioni atte ad impedire conseguenze sociali indesiderate come la ripartizione dei costi sulla catena

¹ Si riferisce all'opuscolo DPSIR sviluppato da iMONITRAF! che illustra la situazione attuale, uno scenario business-as-usual, uno scenario delle migliori tecnologie disponibili nonché uno scenario che comprende misure comuni

del valore aggiunto con un ricarico finale per i consumatori.

5. Approccio integrato: comprenden sia il trasporto merci che quello passeggeri.
6. Approccio “Toprunner” invece di una corsa al ribasso: la strategia comune e l’armonizzazione delle misure si baseranno sul miglior approccio vigente in materia di cambiamento del modello di trasporto nello Spazio Alpino (Toprunner) e non deve condurre a una corsa al ribasso.

3. Obiettivi comuni per una strategia di trasporto alpino

Le regioni concordano sulla necessità di definire obiettivi comuni per il trasporto merci. Essi costituiscono la base per la definizione di misure comuni. Tali obiettivi devono tener conto delle capacità ferroviarie esistenti e di quelle nuove, nonché garantire la conformità con le norme della legislazione ambientale. I seguenti principi e dati si basano sui contesti specifici dei corridoi e sullo stato attuale del dibattito politico. Nella maggior parte delle regioni gli obiettivi non sono ancora stati validati a livello politico. L'allegato 1 contiene ulteriori informazioni. L'insieme degli obiettivi al 2030 dovrà essere definito nel seguito del processo.

Obiettivi a medio termine: pieno utilizzo della capacità ferroviaria prevista

Il trasporto merci sarà spostato dalla strada alla ferrovia, grazie ad un migliore utilizzo della rete ferroviaria esistente e delle nuove infrastrutture ferroviarie. Inoltre, il traffico di aggiramento dovrebbe essere trasferito dalla strada alle capacità ferroviarie disponibili, secondo il principio del percorso più breve. Questo ridurrà i mezzi pesanti ad un volume residuo che costituisce la base dell'insieme degli obiettivi a medio termine.²

	Obiettivo a medio termine	Spiegazione
Corridoio del Gottardo	492'000 veicoli pesanti/anno	In base alla “Legge sul trasferimento modale” questo obiettivo deve essere raggiunto due anni dopo la messa in servizio della galleria di base del Gottardo, cioè nel 2018
Corridoio del Brennero	1'000'000 veicoli pesanti/anno	Questo volume si riferisce al 2030 dopo la realizzazione della Galleria di Base del Brennero, compresi gli accessi a nord ed a sud in base al protocollo no. 9 del trattato di adesione tra l’Austria e l’UE, 2004.
Corridoio del Monte Bianco e Fréjus	1'278'000 veicoli pesanti/anno	Questo obiettivo al 2030 tiene conto della realizzazione della nuova connessione ferroviaria Lione – Torino (messa in funzione del tunnel di base e del primo e secondo lotto della strada di accesso dal lato francese).
Corr. Tarvisio	1'460'000 v.p./anno	Il volume del traffico dovrebbe essere ridotto del 20% riferito al 2000. Nel lungo periodo questo volume dovrebbe rimanere stabile.

² Dato che la capacità ferroviaria del Gottardo è disponibile prima degli altri corridoi, l’obiettivo per la capacità ferroviaria vale anche a più breve termine

Obiettivi a breve termine 2020: Realizzare gli obiettivi ambientali

Le regioni sono consapevoli delle grandi sfide che dovranno affrontare entro il 2020 per il raggiungimento degli obiettivi ambientali e nel dare un contributo alla mitigazione del cambio climatico. Gli obiettivi per il 2020 si basano quindi su:

- l'impegno a conseguire gli obiettivi esistenti riguardanti: i) gli obiettivi ambientali relativi alla qualità dell'aria (come definiti dalla direttiva sulla qualità dell'aria ambiente per i paesi dell'Unione Europea e dall'Ordinanza svizzera contro l'inquinamento atmosferico) e ii) gli obiettivi di esposizione al rumore (come definiti dalla direttiva UE sul rumore ambientale e la relativa legislazione svizzera).
- L'impegno a ridurre entro il 2020 le emissioni di CO₂ causate dal trasporto merci transalpino del 20% almeno rispetto al 1990.

Questi obiettivi ambientali possono essere trasformati in obiettivi specifici relativi ai volumi di automezzi pesanti.³ Le regioni quindi concordano che questo insieme di obiettivi generali, che comprende anche obiettivi di riduzione dell'impatto ambientale, possa essere integrato da obiettivi specifici per i corridoi, volti a limitare il numero di automezzi pesanti, come ulteriormente illustrato nell'allegato I.

Tutte le regioni concordano nel fare lobbying a livello nazionale ed europeo per ottenere l'implementazione giuridica di tali obiettivi.

4. Misure comuni per il trasporto merci

Sulla base del loro scambio sulle attuali misure di buone pratiche, le regioni concordano nel proseguire i lavori verso l'attuazione delle misure comuni. Tali misure sono state scelte sulla base delle priorità seguenti:

- a. Le migliori soluzioni disponibili (tecnologie innovative) per ridurre al minimo l'inquinamento atmosferico e acustico dovuto al trasporto merci su strada, non trasferibile ad altre modalità di trasporto.
- b. Una migliore efficienza del sistema dei trasporti esistente, ottimizzando l'utilizzo della capacità dei veicoli e delle infrastrutture (ad esempio prevenendo il traffico di aggiramento e le corse a vuoto così come il trasporto ecologicamente irragionevole).
- c. Lo spostamento del trasporto da strada a modalità di trasporto ecologico, in particolare al trasporto combinato strada-rotaia⁴.

³ Scenari calcolati nell'ambito del Processo Suivi de Zurich forniscono comunque una stima degli impatti di un obiettivo di riduzione di CO₂ sul volume degli automezzi pesanti (vedi calcoli nell'Allegato I).

⁴ Per la maggior parte dei corridoi alpini significa il trasferimento da gomma a rotaia. Per Rhône-Alpes e Friuli Venezia Giulia si riferisce anche il trasporto fluviale e marittimo.

Queste misure sono allineate con la strategia generale e le conclusioni espresse alla Conferenza di Leipzig, del 3 maggio 2012, del 'Processo di Zurigo' che coinvolge i ministri del trasporto degli Stati alpini.

A breve termine fino al 2020: armonizzazione delle attuali misure regionali

Le regioni riconoscono l'efficacia delle seguenti misure di regolamentazione e richiedono la loro implementazione nell'Arco alpino:

- **Un divieto per i mezzi pesanti con valori di emissioni elevati** appartenenti ad basse classi EURO, per garantire che i veicoli più efficienti e meno inquinanti vengano utilizzati nei corridoi di transito. Il divieto in primo luogo dovrà concentrarsi sulle classi EURO da 0 a 3 e verrà adattato dinamicamente alle altre classi EURO per poter ottenere infine il migliore approccio tecnologico disponibile. Si ricercheranno soluzioni specifiche per prevenire casi di disagio per gli operatori dei trasporti a breve distanza.
- **Un divieto di circolazione notturno** per i mezzi pesanti allo scopo di ridurre gli impatti ambientali del trasporto su strada durante la notte (22-5h) e di incentivare il trasferimento dalla strada alla rotaia. Parallelamente dovrebbero essere introdotte alcune misure di accompagnamento per evitare un aumento del rumore ferroviario (nuove tecnologie per i freni, barriere antirumore). In mancanza dell'alternativa ferroviaria, l'istituzione del divieto di circolazione notturno potrebbe non essere fattibile. Un divieto più esteso per i mezzi pesanti più inquinanti potrebbe essere una misura alternativa (ad esempio un divieto di circolazione notturno fino alla classe EURO 4 ed oltre).
- **I divieti di circolazione settoriali**, come passo intermedio verso uno strumento di orientamento comune (ad esempio 'cap-and-trade', ovvero incentivo alla riduzione delle emissioni mediante l'introduzione di permessi di emissione negoziabili) per evitare che le merci particolarmente adatte al trasporto su rotaia vengano trasportate su strada. Le regioni avranno una certa flessibilità nella scelta del campo di applicazione del divieto di circolazione settoriale lungo il loro corridoio. Tale approccio consentirebbe inoltre di evitare trasporti ecologicamente irragionevoli (come per i rifiuti) sulla rete stradale di transito. Nella sua decisione del 21 dicembre 2011 (ZI C-28/09), la Corte di giustizia europea conferma che il divieto di circolazione settoriale è idoneo a garantire il conseguimento dell'obiettivo di tutela dell'ambiente (paragrafo 138). L'esenzione da tale divieto concessa al trasporto locale e regionale è stata concessa per motivi economici, dato che in genere il trasferimento modale non è possibile per il trasporto a breve distanza (paragrafo 134-137). Tuttavia, prima dell'istituzione di un divieto di circolazione settoriale, devono essere

attuare delle misure meno "drastiche" per ridurre l'inquinamento ambientale. La necessità di ricorrere infine ad un divieto settoriale deve essere scientificamente provata.

A medio termine fino al 2030: Attuazione di una politica comune di trasferimento modale

A supporto di queste misure regionali, le regioni concordano che una politica ambiziosa di trasferimento modale, basata su un approccio di tariffazione e di supporto a modi di trasporto eco-compatibili, è necessaria.

Le regioni alpine hanno riconosciuto la necessità di un'armonizzazione dei pedaggi stradali per raggiungere nello Spazio Alpino la piena internalizzazione dei costi esterni. Esse si impegnano a fare attività di lobbying a livello nazionale per la piena attuazione della direttiva Eurovignetta revisionata, per quanto riguarda l'internalizzazione dei costi esterni e il finanziamento incrociato a favore di soluzioni di trasporto sostenibile. Ciò implica:

- L'uso di fattori di costo esterni dovuti all'inquinamento atmosferico ed acustico, come scritto nell'allegato IIIb della direttiva Eurovignetta revisionata.
- La possibilità di imporre addizionali al pedaggio nelle regioni montane in aggiunta ai costi esterni ambientali per le classi Euro 0-3.
- Lo sviluppo verso un sistema di tipo Toll + considerando ulteriori addizionali di costo nelle regioni alpini sensibili.

Le regioni concordano inoltre un comune approccio di promozione dei seguenti elementi:

- Le regioni chiedono, come base per l'approccio comune relativo al trasferimento modale nonché all'attuazione di uno strumento comune cap-and-trade, la realizzazione rapida delle previste gallerie di base del Brennero e Lione-Torino, nonché delle altre infrastrutture pianificate (ad esempio, il collegamento ferroviario Aosta-Martigny). Queste includono le strade di accesso a tutti i corridoi che sono necessarie per utilizzare pienamente le capacità dei nuovi tunnel di base. Per discutere ulteriormente l'integrazione delle nuove capacità ferroviarie, le regioni si avvarranno di piattaforme dei corridoi.
- Un sistema di sovvenzioni coordinato dovrebbe comprendere due componenti per garantire un uso efficiente delle infrastrutture esistenti: una sovvenzione per il treno ed una sovvenzione per la spedizione. I tassi di sovvenzione dovrebbero essere differenziati sulla base delle distanze del trasporto e della competitività strada-rotaia. I sistemi di sovvenzione dovrebbero includere sia il trasporto combinato accompagnato e non accompagnato.

- Le regioni sostengono pienamente un ulteriore miglioramento dell'interoperabilità delle reti di trasporto, nonché una gestione ottimale delle capacità ferroviarie e del materiale rotabile esistenti e nuove. Questo dovrebbe includere la messa a disposizione di classi di qualità per il trasporto merci da integrare in un approccio misto per il trasporto merci, per i viaggiatori regionali e per il trasporto passeggeri a lunga distanza.

A medio termine fino al 2030: Uno strumento comune cap-and-trade

Per raggiungere gli obiettivi specifici relativi al traffico e/o all'ambiente secondo quanto definito per tutti i corridoi alpini di transito, le regioni alpine riconoscono la necessità di introdurre uno strumento cap-and-trade (Borsa dei transiti alpini o sistema di Emissions Trading) sviluppato congiuntamente. Il 'cap' ovvero il plafond di uno strumento di gestione può essere attuato gradualmente per raggiungere gli obiettivi specifici di corridoio, come definiti nell'insieme degli obiettivi comune. Una fase sperimentale potrebbe essere avviata anche a breve termine.

Le regioni alpine decidono di collaborare per istituire uno strumento comune cap-and-trade, in conformità alle attività in corso nell'ambito del Suivi de Zurich, che vengono organizzate a livello ministeriale e secondo le condizioni quadro dei trattati europei, con particolare riferimento al principio di non discriminazione e di libero scambio delle merci. Lo sviluppo di uno strumento cap-and-trade dovrebbe anche tener conto degli sviluppi tecnologici (cfr. allegato III).

Le regioni alpine costituiscono spesso aree economiche strettamente interconnesse che non dovrebbero essere colpite in modo sovra-proporzionale da uno strumento di gestione. Dal punto di vista regionale, uno strumento di gestione comune dovrebbe soprattutto concentrarsi sul traffico di transito a lunga distanza e dovrebbe prevedere le seguenti disposizioni per il trasporto regionale:

- Le regioni concordano sul fatto che il trasporto regionale dovrebbe far parte di un comune approccio cap-and-trade .
- Tuttavia, bisogna impedire che ne consegua un onere eccessivo per il trasporto regionale. Questo vale in particolare per una Borsa del Transito Alpino, che deve tener conto della distanza del viaggio e del peso del veicolo.
- Pertanto sono necessarie delle agevolazioni per il trasporto regionale. Il perimetro per il trasporto regionale potrebbe essere definito sia sulla base della distanza del trasporto (ad esempio con agevolazioni per i trasporti inferiori ai 200 o 300 km) sia sulla base dell'origine e della destinazione del trasporto (simile alle disposizioni per il trasporto a breve distanza del sistema di dosaggio al traforo del Gottardo e al divieto settoriale nel Tirolo).

- Le regioni preferiscono un meccanismo speciale per i trasporti regionali ad un meccanismo di rimborso.

5. Misure comuni per il trasporto passeggeri (a breve termine fino al 2020)

Le regioni alpine riconoscono la necessità di includere il trasporto passeggeri in una strategia comune dei trasporti. Sebbene i rischi di una distribuzione del trasporto passeggeri tra i corridoi alpini siano meno rilevanti rispetto al settore del trasporto merci, un approccio più armonizzato sarà necessario per limitare in modo efficace gli impatti ambientali del trasporto passeggeri. In linea con gli obiettivi per il trasporto merci, le misure per il trasporto passeggeri hanno lo scopo di evitare trasporti inutili, di sostenere ulteriormente il trasporto pubblico e di attuare soluzioni più sostenibili e innovative per la circolazione stradale residua nello Spazio alpino. Per realizzare tale obiettivo, le regioni riconoscono la necessità di migliorare ulteriormente l'accessibilità delle regioni alpine tramite i mezzi pubblici, compresi i collegamenti tra le regioni alpine.

Le regioni concordano nel concentrare la loro strategia comune su due misure principali:

- L'uso comune dei limiti di velocità e la loro rigorosa applicazione. La particolare concezione del limite di velocità sarà adattata alle specifiche esigenze di corridoio. I limiti di velocità dovrebbero essere concepiti come limiti permanenti essendo considerati misure "meno" drastiche da applicare prima dell'introduzione del divieto settoriale per i veicoli pesanti.
- Creazione di una piattaforma di informazione multimodale e di biglietteria per il trasporto pubblico che offra informazioni porta a porta, compresi i servizi in tutte le regioni alpine. Tale piattaforma multimodale dovrebbe essere al servizio sia del trasporto locale di passeggeri che di quello legato al turismo ed aumenterebbe l'attrattiva del trasporto pubblico. Questa piattaforma potrebbe essere sviluppata attraverso l'interconnessione di piattaforme informative già esistenti.

Le regioni convengono inoltre di continuare il loro scambio relativo alle misure regionali di buone pratiche. Ciò include un aggiornamento ricorrente del Manuale delle Buone Pratiche che è stato redatto nell'ambito di iMONITRAF!.

6. Piano d'azione diretto all'attuazione: il ruolo delle regioni alpine

Azioni a favore di misure comuni

Le regioni riconoscono la diversità delle loro responsabilità giuridiche entro le quali verranno attuate le misure proposte. (Per ulteriori informazioni si veda la tabella nell'allegato III). A questo scopo diverse forme di azione devono essere considerate:

- Attuazione di misure a livello regionale
- Avvio di discussioni e processi politici nonché lobbying a favore dell'attuazione di misure a livello nazionale
- Lobbying a livello europeo, utilizzando la voce comune delle regioni alpine.

Considerando le loro responsabilità giuridiche differenti, le regioni definiranno azioni specifiche per rendere possibile l'attuazione delle misure comuni nella loro regione in linea con i tempi proposti da questa strategia. Le azioni immediate si concentreranno su misure a breve termine per il trasporto merci e passeggeri che dovrebbero essere attuate entro il 2020. Le azioni a medio termine si riferiscono alle misure che dovrebbero essere attuate entro il 2030. Si dovranno prevedere azioni per l'insieme delle misure, dato che l'efficacia di ogni singola misura dipende dal mix complessivo delle politiche. L'attuazione delle azioni specifiche dovrà essere monitorata, per esempio, con l'ausilio di un futuro ufficio di progetto o di un partenariato.

Piano d'azione – continuazione della cooperazione

Le regioni alpine attribuiscono un alto valore alla rete di contatti comune e convengono di proseguire la loro cooperazione al di là dell'ambito del progetto iMONITRAF!. La continuazione della rete sarà particolarmente importante per portare avanti gli obiettivi e le misure a breve termine. Nel medio termine, la rete potrebbe essere collegata ad altre strutture di cooperazione. In particolare, le regioni considerano la possibilità che una futura Macroregione UE per lo Spazio alpino possa riprendere le attività di iMONITRAF!

Nel breve termine, si presentano due opzioni fattibili per continuare il network comune:

- i. Creazione di un ufficio di progetto finanziato dalle regioni per i prossimi tre anni.
- ii. Costituzione di un partenariato flessibile, con contributi finanziari o immateriali (personale e supporto organizzativo) da parte delle regioni.

A prescindere dalla struttura organizzativa le seguenti attività appaiono essenziali per una cooperazione efficace:

Compito A) La continuazione delle attività comuni di monitoraggio,

Compito B) Il coordinamento dell'attuazione delle misure comuni e dello scambio regionale in materia di buone pratiche

Compito C) Lobbying e networking con altri livelli politici ed istituzioni

Compito D) La comunicazione interna e relazioni pubbliche, compresa l'organizzazione di periodici Transport Forum e workshop dei corridoi.

Informazioni più dettagliate su un possibile ufficio di progetto iMONITRAF! e relativi costi si possono trovare nell'allegato VI.

Allegato I – Logiche dell'insieme degli obiettivi e la loro applicazione

Logiche possibili per definire gli obiettivi

Gli obiettivi specifici per il trasporto merci transalpino possono basarsi su logiche diverse prendendo in considerazione il trasporto, l'ambiente e meccanismi di sicurezza:

- **Logica del trasferimento modale:** Questa logica si concentra sul fatto che il potenziale del trasferimento modale dipende in modo cruciale dalla distanza del trasporto. In generale, si assume che trasporti che coprono una distanza inferiore a 300 km sono difficili da trasferire su rotaia. Nelle zone sensibili come lo è lo Spazio Alpino, questa distanza può essere inferiore, soprattutto se le infrastrutture specifiche sono disponibili .
- **Approccio basato sulla capacità ferroviaria:** In base a questa logica si presume che la capacità ferroviaria disponibile e futura sarà utilizzata al massimo. Questa logica può diventare efficace solo, se la capacità stradale non verrà ulteriormente ampliata.
- **Approccio ambientale:** Secondo la logica ambientale, il sistema di trasporto deve essere ottimizzato per soddisfare gli obiettivi ambientali (a causa di pressioni locali e/o globali). Questo può comportare una riduzione delle emissioni dovute al trasporto su gomma e/o dei volumi.
- **Approccio basato sulle capacità di trasporto su strada/sicurezza:** Questo approccio è volto a migliorare la sicurezza stradale. Il volume dei trasporti deve essere adattato così da garantire la giusta distanza di sicurezza tra i veicoli, tenendo conto dei limiti di velocità in vigore e delle pendenze esistenti.
- **Approccio anno di riferimento:** Questo approccio utilizza un meccanismo pragmatico per ridurre un particolare problema ambientale o i volumi di traffico facendo riferimento ad un dato anno. Questo approccio viene usato spesso per definire gli obiettivi riguardanti le emissioni di CO₂.

Stato della discussione a livello dei corridoi

Fino ad oggi, le regioni alpine si sono basate su logiche individuali per l'orientamento delle loro politiche. Ciò si è tradotto in un insieme di obiettivi con diverse scadenze e finalità diverse relative al traffico, all'ambiente ed alla salute.

Gli obiettivi specifici per i corridoi sono riassunti nella seguente tabella:

	Fondamento logico specifico per i corridoi
Corridoio del Gottardo	Logica del trasferimento modale: tutti I trasporti che coprono distanze di oltre 300 km saranno trasferiti alla rotaia e utilizzeranno le capacità delle nuove gallerie ferroviarie di base. Il volume di 492'000 automezzi pesanti/anno si basa sull'obiettivo complessivo per il trasferimento modale di 650'000 per tutti I corridoi svizzeri. Secondo la "Legge sul trasferimento modale", questo obiettivo dovrà essere raggiunto due anni dopo la messa in servizio della galleria di base del Gottardo, vale a dire nel 2018.

	Fondamento logico specifico per i corridoi
Corridoio del Brennero	<p>2015: Limite di 1.765.000 automezzi pesanti/anno (riduzione del 3% riferita al 2009 secondo il programma §9a IG-L per il raggiungimento dell'obiettivo per l'emissione di NO₂; utilizzo della capacità ferroviaria esistente</p> <p>2020: Limite di 1.668.000 automezzi pesanti/anno (riduzione del 16% riferita al 2005 per raggiungere gli obiettivi UE per il 2020 relativi all'emissione di CO₂); migliore utilizzo della capacità ferroviaria esistente; spostamento graduale del traffico deviato dalla strada alla ferrovia, secondo il principio della distanza più breve.</p> <p>2025: Limite di 1.358.000 automezzi pesanti/anno (limite a medio termine, un migliore utilizzo della capacità ferroviaria esistente; spostamento graduale del traffico deviato dalla strada alle capacità ferroviaria disponibile, secondo il principio della distanza più breve.</p> <p>2030: Limite di 1.000.000 automezzi pesanti/anno (in base al protocollo no. 9 del trattato di adesione tra l'Austria e l'UE, 2004; galleria di base del Brennero, nonché le vie di accesso a nord e a sud terminate</p>
Corridoi Monte Bianco e Fréjus	<p>2020: Obiettivo comune e conformità con gli obiettivi ambientali: dato che i corridoi del Fréjus e del Monte Bianco sono strettamente collegati, e tenendo conto di studi sulla qualità dell'aria in Valle d'Aosta (che ha già fissato un obiettivo di 1600 mezzi pesanti / giorno per il 2012 al fine di rispettare il limite di concentrazione di NO₂), si è deciso di fissare un obiettivo comune di 1 241 000 veicoli pesanti all'anno (equivale a 1700 +/- 100 mezzi pesanti al giorno e per traforo).</p> <p>Approccio anno di riferimento: Tale obiettivo è adatto a conseguire gli obiettivi di qualità dell'aria in questi corridoi alpini e del Protocollo di Kyoto, in quanto dovrebbe portare a una riduzione del 10% del traffico rispetto all'anno 2008 e quindi riportare il traffico ai livelli del 1990.</p> <p>Logica del trasferimento modale ed utilizzo pieno delle infrastrutture ferroviarie: se questo obiettivo viene sostenuto da misure di accompagnamento a favore di una ottimizzazione del carico dei camion, i volumi di traffico attuali - e di conseguenza le attività economiche - non dovrebbero essere penalizzati. Con un carico di 19 tonnellate per automezzo pesante (come osservato nel 1984), i volumi di traffico potrebbero raggiungere ad esempio 24,3 t (corrispondente al livello massimo di traffico tra 1993 e 2003).</p> <p>2030: Limitazione a 1'278'000 mezzi pesanti/anno per i due corridoi (718'000 per il Fréjus e 560'000 per il Monte Bianco) considerando la realizzazione della nuova connessione ferroviaria Torino – Lione (messa in funzione del tunnel di base e del primo e secondo lotto delle strade di accesso dal lato francese). Questi numeri sono calcolati in base alle previsioni di traffico degli scenari PRIMES e della Lyon Turin Ferroviaire sul numero di mezzi pesanti che saranno trasferiti alla rotaia grazie alle nuove capacità del tunnel. Questo comporterà un trasferimento modale del 45.5%.</p>
Corridoio di Tarvisio	<p>Approccio dell'anno di riferimento: fino al 2020, il volume del traffico dovrebbe essere ridotto del 20% riferito al 2000. Nel lungo periodo, questo volume dovrebbe rimanere stabile, vale a dire 1,46 milioni di automezzi pesanti/a.</p>

Nell'ambito del progetto iMONITRAF! è stato analizzato come rendere operativa l'applicazione comune delle diverse logiche e quali obiettivi ne risulterebbero per gli automezzi pesanti nei diversi corridoi.

Stima indicativa relativa alla realizzazione dell'obiettivo di ridurre le emissioni di CO2 del 20% - stima basata su scenari sviluppati nell'ambito di ALBATRAS

Il Suivi de Zurich ha recentemente autorizzato diversi studi per valutare le opzioni concettuali e l'impatto di uno strumento di gestione del traffico nello spazio alpino. Lo studio ALBATRAS ha analizzato l'ipotesi di un sistema di commercio delle quote di emissione che si basa su un obiettivo di riduzione di CO₂ del 20% fino al 2020 (riferito al 1990). I risultati sono riportati solo in tonnellate/anno, ma possono essere convertiti in numeri di mezzi pesanti, utilizzando i fattori di carico medi messi a punto per lo scenario business-as-usual elaborato da iMONITRAF.⁵

Stima indicativa per l'applicazione di un obiettivo a medio lungo termine sulla base del pieno utilizzo della capacità ferroviaria

L'obiettivo per i corridoi svizzeri è stato confrontato con la capacità ferroviaria per il trasporto merci dell'asse del Gottardo (e del Sempione). È stato dimostrato che la capacità ferroviaria è sufficiente per cambiare la ripartizione modale come da obiettivo. Per il corridoio del Brennero, la capacità ferroviaria è stata calcolata tenendo conto della galleria di base del Brennero. Questo approccio è stato usato anche per i corridoi del Monte Bianco e del Fréjus, per i quali gli obiettivi di traffico sono stati calcolati in base ad un utilizzo a pieno carico delle connessioni ferroviarie esistenti via Modane, il tunnel del Mont Cenis e le nuove capacità offerte dalla connessione ferroviaria Torino – Lione (messa in funzione del tunnel di base e del primo e secondo lotto delle strade di accesso dal lato francese).

La tabella seguente riassume i diversi approcci e fornisce dati indicativi concernenti i mezzi pesanti per corridoio:

CONFRONTO TRA GLI OBIETTIVI E L'ATTUALE VOLUME DEL TRAFFICO					
1'000 mezzi pesanti/a	Brennero	S.Gottardo	Monte Bianco	Fréjus	Tarvisio
Volume dei mezzi pesanti nel 1990*	925	548	739	540	1'821 (anno 2000)
Volume dei mezzi pesanti nel 2010*	1'850	943	572	732	1'576
Proiezione di crescita al 2020 (basato su PRIMES BAU scenario)	2'368	1'122	732	937	2'018
Proiezione di crescita al 2030 (basato su PRIMES BAU scenario)	2'987	1'280	923	1'181	2'546
Obiettivo a breve termine 2020: -20% CO2	1'648	940	634**	774**	1'515
Obiettivo a medio termine 2030: pieno utilizzo della capacità ferroviaria	1'000	492	560	718	1'460

⁵ I fattori di carico sono calcolati in base ai dati Alpinfo e da un modello simulato dall'Ufficio Federale per i Trasporti svizzero per le proiezioni

** I dati per il 1990 e il 2010 sono basati sui dati Alpinfo per il Brennero, il Gottardo, il Monte Bianco e il Fréjus. Per il Tarvisio i dati sono quelli regionali (come usati per il sistema di indicatori di iMONITRAF!)*

*** Lo studio Albatras fa una ripartizione tra il Monte Bianco e il Fréjus, che si differenzia notevolmente da quella odierna. Per le finalità di iMONITRAF, il volume totale di entrambi i corridoi è stato suddiviso secondo la ripartizione esistente tra Monte Bianco e Fréjus.*

Allegato II Il parere delle regioni alpine relativo allo sviluppo tecnologico e organizzativo

Lo sviluppo della strategia comune e delle misure comuni ha messo in chiaro che gli sviluppi tecnologici e organizzativi hanno un impatto notevole sia sul raggiungimento degli obiettivi, che sulla progettazione di misure comuni. Anche se il loro impiego da solo non è sufficiente a raggiungere gli obiettivi predefiniti, le nuove tecnologie sono un'importante forza trainante e contribuiscono alla competitività economica delle regioni alpine.

Le regioni riconoscono la necessità di adottare un approccio della migliore tecnologia disponibile nell'area sensibile dello Spazio Alpino. Bisogna garantire che unicamente i veicoli più efficienti che producono le più basse emissioni vengano utilizzati nello Spazio Alpino. Di conseguenza le regioni si aspettano un impatto positivo dalle seguenti innovazioni tecnologiche e concordano nel sostenere i processi di ricerca e sviluppo, e nel fissare incentivi differenziati per favorire la loro penetrazione del mercato:

- Miglioramenti degli automezzi pesanti, pullman e veicoli passeggeri per quanto riguarda le emissioni locali di inquinanti atmosferici, CO₂ e rumorosità. Se le decisioni possono essere prese a livello regionale, le regioni fisseranno le condizioni quadro necessarie per accelerare la modernizzazione del parco veicoli e per aumentare l'uso di biocarburanti sostenibili senza che ciò si ripercuota sulle risorse agricole ed alimentari. Se queste decisioni non rientrano nelle loro competenze, le regioni si impegnano a fare lobbying a livello nazionale ed europeo per sostenere questi sviluppi.
- Utilizzo di tecnologie alternative di propulsione basate su energie rinnovabili (idrogeno, sistemi di propulsione elettrici, ecc): le regioni alpine riconoscono il potenziale delle tecnologie di propulsione alternative per ridurre le emissioni specifiche degli automezzi pesanti e delle autovetture. Esse aspirano a rendere possibile l'uso di queste tecnologie alternative sulle loro infrastrutture..

Inoltre, le regioni si aspettano un impatto positivo dalle innovazioni tecnologiche e organizzative per migliorare la competitività delle ferrovie, rafforzare il trasferimento modale e migliorare l'efficienza complessiva della rete di trasporto. Le regioni sostengono

- L'utilizzo di nuovi sistemi di rimorchio che possano migliorare la competitività del trasporto combinato grazie ad una riduzione del tempo di trasbordo.
- Nuovi ed innovativi sistemi operativi e di informazione per un migliore servizio ai clienti, il miglioramento della qualità dei servizi transfrontalieri e l'introduzione di servizi di prenotazione e di coordinamento, nonché di monitoraggio on-line del traffico, sia del trasporto merci che passeggeri.

- La necessità di sviluppare e applicare nuove tecnologie dei freni per il trasporto ferroviario in modo da ridurre l'impatto acustico. Esse si impegnano nello sviluppo di tali tecnologie per i treni regionali.
- L'elettificazione della rete ferroviaria per ridurre l'uso di locomotive diesel.

Tuttavia, le regioni ravvisano anche alcuni sviluppi tecnologici che sono avversi alla loro visione comune. Ciò riguarda in particolare l'uso di gigaliners [autotreni con doppio rimorchio] che consentono il trasporto di carichi più elevati fino a 60 tonnellate, nonché altri aumenti delle dimensioni dei mezzi pesanti. Le regioni alpine chiedono il divieto di transito per tali veicoli per evitare che vengano compromesse le potenzialità del trasporto combinato. Le regioni alpine riconoscono i problemi di rumorosità e di sicurezza causati da questi veicoli e concordano nell'impedirne l'utilizzo nel trasporto transalpino.

Allegato III – Responsabilità regionali delle regioni alpine

PANORAMICA DELLE RESPONSABILITA' REGIONALI

Aspetto	Francia	Italia	Svizzera	Austria
Responsabilità nazionali	<p>Servizio di trasporto nazionale passeggeri (p.es. TGV)</p> <p>Misure di regolamentazione (inclusa la tariffazione) per le autostrade e strade statali</p>	<p>Ministero delle Infrastrutture: Misure relative alle infrastrutture nazionali.</p> <p>Per informazioni ulteriori vedere BP Guide.</p>	<p>Livello nazionale: misure di regolamentazione , politica del trasferimento modale;</p>	<p>Pedaggi stradali, nonché la loro differenziazione secondo le classi Euro fissati dal governo federale nel quadro della direttiva Eurovignetta</p> <p>Il Governo Federale è altresì responsabile per il peso e le dimensioni degli automezzi pesanti.</p>
Responsabilità regionali	<p>Servizio di trasporto regionale passeggeri</p> <p>Nessuna competenza per il trasporto merci</p> <p>[Livello locale:</p> <p>Servizio di trasporto locale passeggeri (livello locale comprende 2 livelli diversi: Dipartimentale e urbano)</p> <p>Misure di regolamentazione riguardanti le strade locali]</p>	<p>Regioni a Statuto Speciale: qualche flessibilità di attuazione delle misure di regolamentazione a livello regionale (per motivi di sicurezza)</p> <p>Regioni ordinarie, Province, Comuni: Responsabilità prevalentemente per le infrastrutture a livello locale</p>	<p>Livello regionale controllo dell'inquinamento atmosferico con la possibilità di misure di intervento</p>	<p>Responsabilità per la rete viaria secondaria sono trasferite alle province</p> <p>La legge sull'inquinamento atmosferico autorizza il Tirolo ad attuare misure per ridurre impatti ambientali negativi</p>

Allegato IV – Attività principali e costi della continuazione di iMONITRAF!

Le regioni concordano sul fatto che il proseguimento di tale cooperazione è un'azione fondamentale per l'attuazione della strategia comune. Dopo aver analizzato un possibile collegamento con altre reti esistenti, le regioni si sono rese conto che sarà comunque necessario continuare le attività comuni nell'ambito di una loro rete specifica (organizzata come ufficio di progetto vero e proprio o una forma di partenariato più flessibile).

Al termine del progetto, si prevede di organizzare degli incontri annuali per continuare lo scambio a livello tecnico. Questi incontri tecnici prevederanno, in maniera alternata, sia un evento pubblico o una tavola rotonda politica. Nel complesso, saranno organizzati i seguenti incontri e/o Transport Forum:

- Primavera del 2013 da una regione italiana (incontro tecnico),
- Primavera 2014 Tirolo (incontro tecnico + tavola rotonda politica),
- Primavera 2015, Svizzera Centrale o Ticino (incontro tecnico + Transport Forum pubblico)
- Primavera 2016 da Rhône-Alpes (incontro tecnico + tavola rotonda politica).

Se le regioni giungeranno ad un accordo riguardante la creazione di un ufficio di progetto comune, si prevede il seguente fabbisogno finanziario:

- Il fabbisogno finanziario complessivo ammonta, secondo la stima, ad un importo totale di 100'000 a 120'000 Euro all'anno.
- A seconda del sostegno da parte delle regioni, il contributo per ogni regione ammonta tra 15'000 e 20'000 Euro all'anno.

Se le regioni decideranno di continuare la loro cooperazione nella forma di un partenariato flessibile, esse sono d'accordo che ognuna provvederà le risorse umane interne necessarie da permettere al partenariato di svolgere i compiti descritti di seguito. Ogni regione partner concorda anche di occuparsi del coordinamento di uno dei compiti o sub-compiti descritti, così da stare allineati con l'attuale struttura del progetto iMONITRAF!. Se le attività di comunicazione richiederanno risorse finanziarie, queste ultime potranno sia essere ripartite equamente tra i partner di progetto oppure, nel caso dei costi di organizzazione dei Transport Forum pubblici o delle tavole rotonde politiche, sostenute dalla regione ospite.

Se verrà realizzato, l'ufficio di progetto svolgerà i seguenti compiti che, in alternativa, potrebbero essere eseguiti anche da un partenariato più flessibile.

Attività previste dal Compito A: Continuazione delle attività di monitoraggio
--

Raccolta annuale dei dati regionali per gli indicatori iMONITRAF
--

Sintetizzare i dati regionali, verificare la solidità dei dati, messa a punto con le regioni, ecc.
Progetto di relazione, preparazione della relazione annuale, compresi dati ed analisi
Consultazioni con le regioni sul rapporto di monitoraggio
Preparazione e moderazione dell'incontro tecnico annuale per discutere i risultati del monitoraggio e la conseguente necessità di intervento
Inserire i dati di monitoraggio nel sistema WebGIS
Diffusione della relazione annuale (telefono, mailing list, web)

Attività previste dal compito B: Coordinamento dell'attuazione delle misure comuni

Coordinamento delle regioni in relazione all'attuazione delle misure comuni
Ulteriore ricerche riguardanti le misure comuni, gli strumenti cap and trade
Raccolta di nuove informazioni in materia di buone pratiche regionali
Elaborazione delle informazioni sulle buone pratiche e sulla comunicazione, p.es. come parte del sistema WebGIS

Attività previste dal compito C: Lobbying e networking

Attività generali di relazioni a livello nazionale ed europeo (p.es. ritorni su documenti strategici dell'UE, discussioni nazionali)
Coordinamento con le attività del processo Suivi de Zurich, la Convenzione delle Alpi, la Rete delle Regioni alpine
Istituzionalizzazione: Contributi per le attività della Macroregione UE dello Spazio Alpino, collegamento con la Rete delle Regioni alpine

Attività previste dal compito D: Comunicazione interna e relazioni pubbliche

Manutenzione del sito web di iMONITRAF! e newsletter semestrali
Organizzazione di eventi secondari per i workshop dei corridoi alpini esistenti oppure l'organizzazione di workshop-corridoio completi se non ci sono attività in corso. .
Organizzazione di incontri tecnici annuali (accompagnati alternativamente da un Transport Forum pubblico e da una tavola rotonda politica)