

Svolta verso la protezione del clima

Le richieste della CIPRA relative alla mobilità

I trasporti – in particolare il traffico automobilistico e dei veicoli pesanti – è una delle principali cause del cambiamento climatico. Nei Paesi alpini la percentuale delle emissioni di gas serra dovuta ai trasporti ammonta a più del 25%. Tra tutti i settori coinvolti, i trasporti hanno fatto registrare i più forti incrementi di emissioni di gas serra dal 1990. Uno sviluppo distorto che va contro l'obiettivo politico di ridurre le emissioni. Nelle Alpi la percentuale dei tragitti percorsi con l'auto privata è più elevata rispetto alla media europea.

Avanti a tutto gas, dunque? Se non si interverrà con contromisure adeguate, le previsioni scientifiche ritengono che in futuro le emissioni dei trasporti avranno un impatto sul clima ancora maggiore rispetto a oggi. Meno traffico si traduce in più di un vantaggio: aria migliore, meno code, maggiore qualità del tempo libero, benefici per il clima.

La CIPRA chiede:

(1) Maggiori imposte sui prodotti petroliferi, stop al “turismo del pieno”

I prezzi della benzina e del metano devono aumentare sensibilmente per accelerare la conversione del sistema verso le energie rinnovabili: i produttori iniziano a costruire veicoli più piccoli, più leggeri e dai consumi inferiori; la loro richiesta aumenta perché i consumatori avvertono nel proprio portafogli il peso di ogni chilometro percorso e vogliono acquistare veicoli che consumano poche risorse. I Paesi alpini, così come l'UE, devono concordare un prezzo dei carburanti, che sia uguale per tutti i Paesi, in modo da fermare il fenomeno dilagante del “turismo del pieno”.

(2) Più trasporti pubblici e cicli economici regionali

Le maggiori entrate derivanti dall'imposta sui prodotti petroliferi dovrebbero essere impiegate anche per offrire migliori servizi di trasporto pubblico alle aree rurali marginali. Si dovrebbero inoltre promuovere cicli economici regionali: se i beni e le merci vengono prodotti, venduti e consumati nella stessa regione, si risparmiano chilometri di trasporto, a tutto vantaggio del clima. Non ha alcun senso combattere la tendenza all'emigrazione dalle aree rurali con indennità forfettarie per i pendolari e sovvenzioni per la benzina; ciò equivale a limitarsi ai sin-

tomi senza affrontare le vere cause. È senz'altro più intelligente e sostenibile investire nei cicli economici regionali e nella creazione di nuovi posti di lavoro. Ciò può consentire ai giovani di ripopolare anche le aree marginali.

(3) Priorità a biciclette e mezzi pubblici

La rete stradale è ormai sufficientemente sviluppata. Costruire nuove strade, come dimostrato da numerosi studi, non apporta alcun valore aggiunto per l'economia regionale e danneggia il clima e l'ambiente. In futuro i fondi stanziati per l'infrastruttura di trasporto devono essere prioritariamente impiegati per la promozione del trasporto pubblico e della mobilità ciclistica.

(4) Un Road pricing per i veicoli pesanti

L'esempio viene dalla Svizzera: la tassa sui mezzi pesanti ha dato buoni risultati. Non viene stabilita forfettariamente, ma calcolata in base ai chilometri percorsi. Questi sistemi di road pricing riducono sensibilmente le emissioni gas serra e altri effetti negativi del trasporto pesante – come gli incidenti, le malattie respiratorie e altri danni alla salute, il rumore, le code – senza produrre particolari svantaggi per l'economia e i consumatori. Seguendo l'esempio della Svizzera, nello spazio alpino dovrebbe essere introdotto un pedaggio sul traffico pesante valevole sulle strade di tutte le categorie. Le entrate derivanti da tale imposta dovrebbero essere impiegate in particolare per finanziare provvedimenti di protezione del clima, il trasferimento del traffico pesante su rotaia e interventi contro l'inquinamento acustico.

(5) La Borsa del traffico pesante

In via di principio, molte merci che oggi attraversano le Alpi su gomma sono in realtà più indicate per il trasporto ferroviario. Il traffico pesante su gomma deve essere ridotto. Occorre introdurre una borsa a livello alpino che limiti i viaggi dei veicoli pesanti attraverso le Alpi. Uno dei vantaggi della vendita all'asta dei diritti di transito consiste nel consentire una distribuzione più equilibrata dei transiti tra i diversi valichi alpini. Il transito dei veicoli pesanti attraverso le Alpi, in considerazione del suo impatto sull'ambiente, deve essere gestito come un bene limitato: quindi il prezzo è determinato dalla domanda. Occorre inoltre introdurre sistemi di gestione del traffico volti a trasferire il trasporto merci dalla strada alla ferrovia. Questa "svolta", determinante anche per la difesa del clima, avrebbe effetti che vanno ben al di là dei confini della regione alpina, nel caso in cui il trasferimento delle merci dalla gomma alla rotaia riuscisse ad affermarsi su vasta scala per i tratti di lunga percorrenza.

(6) Oltre i 100 km orari non si va!

Im Bretscha 22, Postfach 142, FL-9494 Schaan. Tel. +423 237 53 53
international@cipra.org, www.cipra.org

È dimostrato che limitare la velocità produce benefici per il clima. Con questi interventi, a breve termine e senza grandi spese, è possibile ridurre le emissioni di gas serra così come le polveri fini, il biossido d'azoto e il rumore. È necessario introdurre il limite di velocità di 100 chilometri orari nelle autostrade e degli 80 per le altre strade, procedendo poi a controlli accurati e a sanzioni per i trasgressori.

(7) Stop alla produzione di biocarburanti

I biocarburanti non sono sostenibili. Vengono prodotti attraverso colture intensive e dannose per la natura, spesso ricorrendo al disboscamento di ampie aree e provocando un aumento del prezzo dei prodotti alimentari nelle regioni più povere del pianeta. In alcuni casi la loro produzione provoca più gas serra di quanti ne vengano risparmiati nella combustione, ad esempio rispetto alla benzina.

(8) Un “pieno di sole” per le auto elettriche

I veicoli elettrici rappresentano una soluzione migliore solo nei casi in cui la mobilità possa essere garantita solo con l'automobile. Per questi casi l'energia elettrica necessaria deve provenire direttamente dall'energia solare. Lo sviluppo del settore idroelettrico per favorire la mobilità elettrica non è assolutamente una soluzione: la produzione di questo tipo di energia è infatti limitato e un aumento degli impianti non sarebbe ecosostenibile.

(9) Pacchetti turistici basati sulla mobilità sostenibile

I Paesi che hanno sottoscritto la Convenzione delle Alpi devono promuovere con più decisione il turismo rispettoso dell'ambiente. Con i trasporti pubblici è possibile recarsi e soggiornare anche nelle località turistiche più fuori mano. Come dimostra il successo dell'iniziativa “Alpine Pearls”, la mobilità sostenibile è una reale opportunità e viene accolta con grande favore dai turisti. È necessario porsi l'obiettivo di almeno 100 nuovi eco-pacchetti turistici nei prossimi cinque anni, prevedendo anche un programma di finanziamento.

Schaan, novembre 2009