

Comunicato stampa

La mobilità più sostenibile è quella che non avviene

Il 15 settembre era il termine per esprimere il proprio parere e deporre le proprie osservazioni sul nuovo Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile - anche l'Heimatpflegeverband ha risposto a questo appello presentando una relazione dettagliata sul nuovo Piano della Mobilità. "Il piano è un passo nella giusta direzione, ma in particolar modo nel settore del traffico pesante manca il coraggio di opporsi con decisione alla crescita dei trasporti", afferma Claudia Plaikner, presidente di Heimatpflegeverband.

I trasporti sono il principale responsabile delle emissioni di CO₂ in Alto Adige, con il 44% delle emissioni totali. Il Piano Provinciale per la Mobilità Sostenibile 2035 (PPMS), varato dalla Giunta provinciale a metà giugno, conta 460 pagine e ha tra gli obiettivi quello di porre un freno alle emissioni di gas serra, mirando a raggiungere entro il 2040 la neutralità climatica nel settore della mobilità. L'Heimatpflegeverband ha colto l'occasione per analizzare nel dettaglio il PPMS, traendone che il piano della mobilità è un notevole strumento di pianificazione, che punta nella giusta direzione, ma che evidentemente non centra l'obiettivo della neutralità climatica.

Inaccettabile l'aumento del traffico sull'asse del Brennero

Uno dei principali punti di critica di Heimatpflegeverband che è il fatto che le misure per ridurre il traffico pesante vengano ampiamente ignorate. Solo nel 2022 sull'asse del Brennero sono trafficati 2,48 milioni di veicoli pesanti, a sfavore di qualità dell'aria, clima e qualità della vita nelle valli interessate. A riguardo del trasporto merci il piano della mobilità si concentra principalmente sulla decarbonizzazione dei veicoli (corridoio verde), ma allo stesso tempo prevede una crescita del traffico pesante totale, con un aumento che va fino al 39,5% entro il 2040. "Per essere sostenibile la mobilità deve essere esaminata anche in termini di quantità. Anche con l'elettrificazione del traffico pesante il paesaggio e le persone continueranno a subire danni a causa dell'inquinamento acustico e atmosferico. Dobbiamo opporci fermamente all'aumento del traffico sull'asse del Brennero".

Secondo il PPMS, la messa in funzione del BBT sposterà solamente una parte dell'incremento del traffico su rotaia, la gran parte del volume del trasporto merci rimarrà comunque su strada. Ciò non solo non è compatibile con l'obbligo di ridurre le emissioni di CO₂, ma mette anche in discussione il rispetto dei nuovi valori limite, approvati dal Parlamento europeo a metà settembre, nonostante il voto contrario di Herbert Dorfmann, parlamentare europeo altoatesino.

Fin da subito limitare e ridistribuire il traffico merci transalpino

L'Heimatpflegeverband è certo che l'attenzione debba essere rivolta alla prevenzione del traffico e che qui debba entrare in gioco la politica delle tariffe, ossia la tariffazione attraverso i pedaggi e il carburante. Oggi, un terzo del traffico merci che attraversa il Brennero è costituito da traffico che

evita percorsi più costosi. L'Heimatpflegeverband chiede pertanto il pieno sostegno alle misure del Tirolo, con l'adozione delle stesse per la restante parte dell'EUREGIO, ovvero: divieto di circolazione settoriale, divieto di circolazione notturna, traffico contingentato, ampliamento di RoLa e riduzione della velocità massima per le autovetture a 100 km/h. La Giunta Provinciale altoatesina deve puntare con decisione al concetto di borsa dei transiti alpini, con un limite massimo al numero annuo di passaggi dei mezzi pesanti, anche al fine di ottenere il trasferimento di parte del traffico di deviazione verso i corridoi ferroviari svizzeri, al momento utilizzati solo per metà della loro capacità, e per ridurre le corse a vuoto e i viaggi dei mezzi a mezzo carico.

Una base su cui costruire

Tuttavia, il Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile è una buona base su cui lavorare. La definizione di una razionale tempistica, modelli di calcolo per la riduzione delle emissioni e la pianificazione concreta delle misure da attuare contribuirebbero a migliorare la qualità di questo importante documento di pianificazione. Una strategia per la mobilità sostenibile non è solo una questione tecnologica, ma anche di responsabilità sociale ed ecologica. "La Giunta Provinciale è chiamata ad apportare miglioramenti in questo senso, in modo da raggiungere gli obiettivi climatici", ritiene Plaikner. "La riduzione del volume del trasporto motorizzato sia individuale che di merci deve avere la massima priorità in vista della crisi climatica e come ribadisce anche lo stesso il piano per la mobilità, i trasferimenti più sostenibili sono quelli che non avvengono."