

CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO - ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENTINO - SÜDTIROL

XIV Legislatura – Anno 2010

Bolzano, 14 aprile 2010
prot. n. 804 Cons. reg.
del 26 aprile 2010

N. 8/XIV

V O T O

Introduzione della “borsa dei transiti alpini” (sistema di scambio dei diritti di transito)

L'enorme impatto del traffico di transito attraverso le Alpi è un problema cronico. Vista la conformazione territoriale gli effetti del rumore e degli inquinanti risultano particolarmente dannosi e si registra un continuo superamento dei limiti previsti dalla legge. Anche se la crisi economica mondiale iniziata nel 2008 ha portato ad un'inaspettata riduzione del traffico dei mezzi pesanti, il forte aumento del traffico incide pesantemente sulla popolazione che vive lungo i grandi assi transalpini come Tauri, Brennero, Gottardo o il Monte Bianco. In questa situazione la “borsa dei transiti alpini” (di seguito BTA) si rivela un'ottima strategia per controllare e gestire il traffico, basata su un meccanismo di limitazione del traffico su determinati assi, con una ripartizione per quanto possibile in parti uguali. La BTA ha tre obiettivi:

- creazione di un tetto massimo: i transiti autorizzati di mezzi pesanti attraverso le Alpi sono limitati con decisione delle autorità dell'UE, il tetto può essere progressivamente abbassato al livello auspicato per il trasferimento del traffico su rotaia;
- suddivisione: i transiti autorizzati sono equamente ripartiti fra i vari passi alpini, i parametri secondo cui orientarsi sono la sicurezza e la salute della popolazione interessata;
- vendita all'asta: i transiti sono messi all'asta in anticipo all'interno di una borsa telematica.

La BTA è quindi un sistema di informazione, prenotazione e gestione per transiti di mezzi pesanti attraverso le Alpi che, se applicato con precisione, comporta solo vantaggi per l'economia e la popolazione che vive lungo gli assi di traffico. I trasportatori possono pianificare i loro viaggi con largo anticipo, calcolandoli attraverso la vendita all'asta dei diritti di transito. Visto che con la limitazione e la ripartizione dei viaggi il sistema dei trasporti non può essere sovraccaricato, non si verificano più blocchi, congestionamenti o code di mezzi pesanti e di conseguenza non si hanno nemmeno i costi della congestione. Il sistema della BTA può essere applicato a tutto l'arco alpino e può coprire tutto il traffico nord-sud. È combinabile con i pedaggi e le tariffe per l'attraversamento dei trafori. I ricavi della borsa possono essere utilizzati per un miglioramento qualitativo dell'offerta ferroviaria o per una rapida realizzazione delle misure antirumore sulle strade e la ferrovia lungo gli assi di transito.

In Svizzera è da tempo in atto una iniziativa per l'introduzione della BTA. È stato elaborato un modello sulla base del quale un numero fisso di diritti di transito è distribuito gratuitamente, venduto a un prezzo fisso oppure messo all'asta. Vari studi effettuati tra il 2004 e il 2007 su iniziativa del Consiglio nazionale svizzero hanno dimostrato che in linea di massima una BTA è realizzabile, benché migliorabile in alcuni dettagli. Inoltre la rielaborata direttiva Eurovignetta apre margini di manovra per l'introduzione di una borsa dei transiti. Anche nella dichiarazione congiunta dei ministri dei trasporti dell'UE del 30 novembre 2001 a Zurigo sono state sostanzialmente approvate delle limitazioni quantitative, come previsto dalla Convenzione delle Alpi.

Nell'ultima seduta congiunta delle assemblee legislative della Provincia autonoma di Bolzano, del Tirolo e della Provincia autonoma di Trento a Mezzocorona, le mozioni n. 12 e 16, approvate all'unanimità, hanno messo in evidenza con forza lo strumento della borsa dei transiti. Anche gli enti locali a nord e a sud del Brennero concordano sull'utilità di una messa in atto di questo sistema di scambio. Soprattutto in vista della più che mai problematica realizzazione del Tunnel di base del Brennero e di un'adeguata base di finanziamento nonché di accettabili tempi di realizzazione di questo imponente progetto, la BTA si impone come soluzione adeguata. Per questo motivo bisognerebbe fare tutto il possibile, per definire lo strumento della BTA sia a livello regionale che a livello statale.

Tutto ciò premesso,

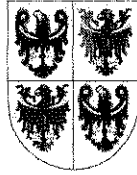
**il Consiglio regionale del Trentino-Alto Adige
invita
la Giunta regionale**

a intervenire presso le regioni ovvero la Conferenza Stato-Regioni nonché nell'ambito di colloqui diretti con le regioni alpine italiane per presentare in modo approfondito lo strumento della "borsa dei transiti alpini" e favorirne la realizzazione e

invita il Parlamento e il Governo

a prendere atto dell'esistenza del progetto "borsa dei transiti alpini" come strumento centrale per risolvere il problema del traffico di transito attraverso le Alpi, a verificarne la possibilità di introdurlo e a valutarlo positivamente. Si invita il Governo ad avviare colloqui con altri Paesi dell'arco alpino, primi fra tutti Austria e Svizzera, per arrivare, previa trattative con l'UE, a definire assieme la "borsa dei transiti alpini" e introdurla seguendo un preciso calendario.

F.to: I CONSIGLIERI REGIONALI
Hans Heiss
Riccardo Dello Sbarba
Roberto Bombarda
Bruno Dorigatti
Michele Nardelli



CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENINO - ALTO ADIGE

REGIONALRAT TRENINO - SÜDTIROL

XIV. Legislaturperiode – 2010

Bozen, 14. April 2010
Prot. Nr. 804 RegRat
vom 26. April 2010

Nr. 8/XIV

BEGEHRENSANTRAG

zur Einführung der Alpentransitbörse

Die enorme Belastung der Alpen durch den Transitverkehr ist ein chronisches Problem. Die Auswirkungen von Lärm und Schadstoffen sind wegen der Geländebedingungen im alpinen Raum besonders schädlich, gesetzliche Grenzwerte werden regelmäßig überschritten. Die Menschen an großen Alpenrouten wie Tauern, Brenner, Gotthard oder Mont-Blanc sind durch starke Verkehrszuwächse belastet, obwohl die 2008 einsetzende Weltwirtschaftskrise unerwartete Rückgänge des LKW-Verkehrsaufkommens bewirkt hat. In dieser Situation ist die Alpentransitbörse (ATB) eine vorzügliche Strategie zur Kontrolle und Steuerung des Verkehrsaufkommens. Ihr Prinzip ist die Deckelung des Verkehrs auf bestimmten Routen und ihre möglichst gleichmäßige Auslastung. Die ATB setzt auf drei Ziele:

- Plafondierung: Die erlaubten LKW-Fahrten durch die Alpen werden durch eine Entscheidung der EU-Behörden limitiert; der Plafond kann schrittweise auf das Niveau des angestrebten Verlagerungsziels gesenkt werden.
- Verteilung: Die erlaubten Transitfahrten sind gerecht auf die verschiedenen Alpenübergänge zu verteilen; Maßstab sind die Sicherheit und die Gesundheit der betroffenen Bevölkerung.
- Versteigerung: Die Fahrten werden über eine internetgestützte Börse im Voraus versteigert.

Die ATB ist also ein Informations-, Buchungs- und Lenkungssystem für Lastwagenfahrten durch die Alpen. Sie bringt für die Wirtschaft und betroffene Bevölkerung entlang der Transitachsen bei exakter Anwendung nur Vorteile. Spediteure können ihre Transporte langfristig planen und durch die Versteigerung der Transitrechte via Börse kalkulieren. Weil durch die Begrenzung und Verteilung der Fahrten das Verkehrssystem nicht überlastet werden kann, verschwinden die LKW-Staus und damit auch die Staukosten. Das System der ATB lässt sich auf den gesamten Alpenbogen anwenden und den gesamten Nord-Südverkehr erfassen. Das System ist mit Mauten und bestehenden Tunnelgebühren kombinierbar. Der Erlös aus der Börse kann zur Qualitätsverbesserung des Bahnangebots oder zur beschleunigten Realisierung der Lärmschutzmassnahmen für Strasse und Bahn entlang der Transitrouten verwendet werden.

In der Schweiz ist eine Initiative zur Einführung der ATB seit längerem im Gang. Es liegt ein Modell vor, wonach eine fixe Zahl an Durchfahrtsrechten entweder kostenlos verteilt, zu einem festen Preis verkauft oder versteigert werden soll. Vom Schweizer Nationalrat angeregte Studien kamen

2004/07 zum Schluss, eine ATB sei grundsätzlich möglich, wiewohl in Details noch zu verbessern; zudem eröffnet die überarbeitete europäische Wegekostenrichtlinie Spielräume für die Einführung einer Transitbörse. Auch die Züricher Erklärung der EU-Verkehrsminister vom 30. November 2001 hat im Sinne der Alpenkonvention faktische Mengenbeschränkungen grundsätzlich gebilligt.

Während des letzten Dreierlandtags in Mezzocorona haben die einstimmig verabschiedeten Beschlüsse Nr. 12 und 16 das Instrument der Transitbörse entschieden hervorgehoben; auch unter den Lokalkörperschaften südlich und nördlich des Brenners besteht Konsens über die Sinnhaftigkeit der Umsetzung der Alpentransitbörse. Vor allem im Hinblick auf die mehr denn je problematische Realisierung des Brennerbasistunnels und einer angemessenen Finanzierungsgrundlage und Zeitrahmens für das Großprojekt rückt die ATB als adäquate Lösungsstrategie in den Mittelpunkt. In diesem Sinne sollten alle Anstrengungen unternommen werden, sowohl auf der Ebene der italienischen Regionen als auch auf Staatsebene das Instrument der ATB zu verankern. All dies vorausgeschickt,

**richtet
der Regionalrat
die Aufforderung an die Regionalregierung,**

auf der Ebene der Regionen, namentlich auf der Staat-Regionen-Konferenz sowie in unmittelbaren Gesprächen mit den italienischen Alpenregionen das Konzept der Alpentransitbörse eingehend zu präsentieren und für seine Verwirklichung einzutreten,

und an das Parlament und die Regierung in Rom,

das Konzept der Alpentransitbörse als zentrales Instrument zur Lösung der Transitfrage im alpenquerenden Verkehr zur Kenntnis zu nehmen, ihre Einführung zu prüfen und positiv zu bewerten. Die Regierung wird ersucht, mit den anderen Staaten des Alpenraums, vorab mit Österreich und der Schweiz, Gespräche aufzunehmen, um die Alpentransitbörse nach Verhandlungen mit der EU gemeinsam zu verankern und ihre Einführung nach einem präzisen Zeitplan vorzunehmen.

Gez.: DIE REGIONALRATSABGEORDNETEN
HEISS Hans
DELLO SBARBA Riccardo
BOMBARDA Roberto
DORIGATTI Bruno
NARDELLI Michele