



Turismo e Mobilità

strumenti e opportunità per il territorio



La CONVENZIONE delle ALPI e le POLITICHE sui TRASPORTI

a cura Info Point - Domodossola



La Convenzione delle Alpi suggella l'Impegno degli 8 Stati alpini e dell'UE in vari ambiti tra cui il PROTOCOLLO TRASPORTI

(fonte: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:323:0015:0022:IT:PDF>)

Obiettivi:

ridurre gli effetti negativi e i rischi derivanti dal traffico intra-alpino e transalpino ad un livello che sia tollerabile per l'uomo, la fauna e la flora e il loro habitat

attuare un più consistente trasferimento su rotaia dei trasporti, in particolare del trasporto merci

creare infrastrutture adeguate e incentivi conformi al mercato



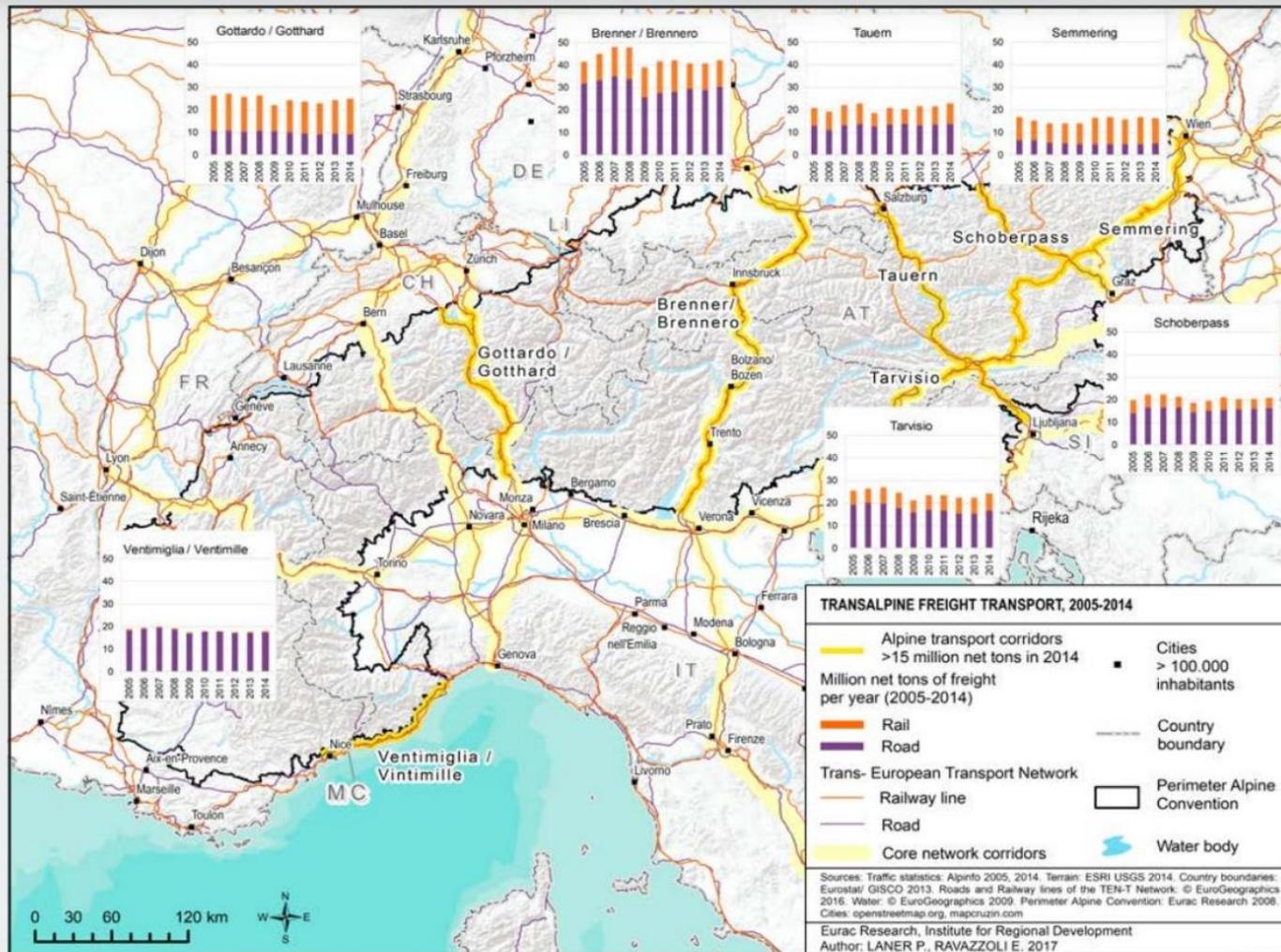
Articolo 9, Trasporti pubblici: Per preservare e migliorare in modo sostenibile la struttura insediativa ed economica, nonché la vocazione ricreativa e turistica del territorio alpino, le Parti contraenti si impegnano a promuovere l'istituzione e il potenziamento di sistemi di trasporto pubblico ecocompatibili e orientati agli utenti;

Articolo 11 (1) – Trasporto su strada: Le Parti contraenti si astengono dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino. (2.) Dei progetti stradali di grande comunicazione per il trasporto intra-alpino possono essere realizzati solo a condizione che: a) gli obiettivi stabiliti all'articolo 2, comma 2, lettera j della Convenzione delle Alpi possano essere raggiunti tramite appropriati interventi di precauzione o di compensazione realizzati in base ai risultati di una valutazione dell'impatto ambientale, e b) le esigenze di capacità di trasporto non possano essere soddisfatte né tramite un migliore sfruttamento delle capacità stradali e ferroviarie esistenti,

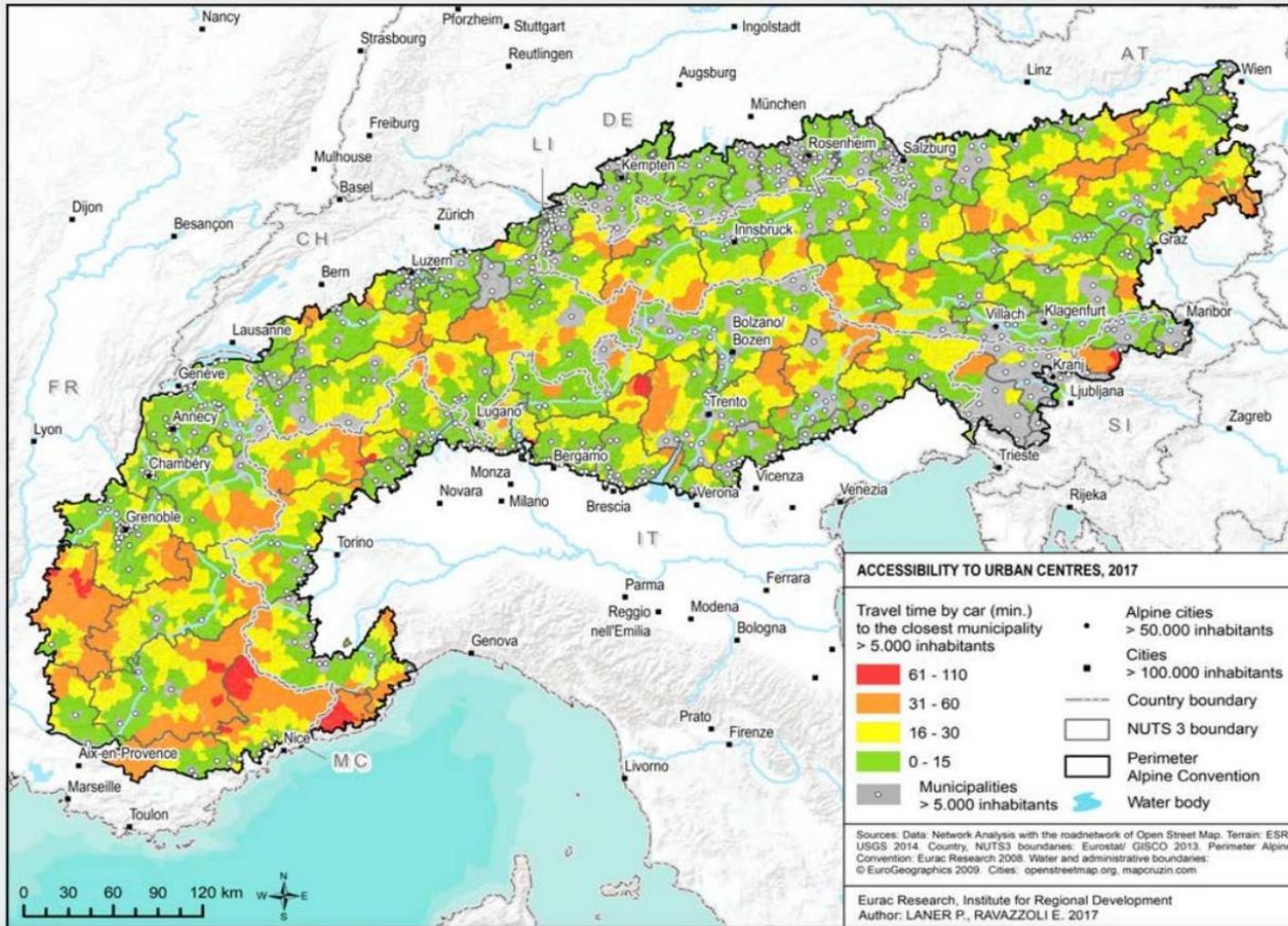


Articolo 13 (1), Impianti turistici: Le Parti contraenti si impegnano a valutare gli effetti prodotti sul settore dei trasporti da nuove installazioni turistiche, (...), e ad adottare, all'occorrenza, provvedimenti di precauzione e di compensazione (...). A tale proposito va data la precedenza ai trasporti pubblici. (2) Le Parti contraenti sostengono la creazione e la conservazione di zone a bassa intensità di traffico o vietate al traffico, nonché l'istituzione di località turistiche vietate al traffico e tutte le misure atte a favorire l'accesso e il soggiorno dei turisti senza automobili.

Articolo 13, Traffico e trasporti turistici (1) Le Parti contraenti favoriscono i provvedimenti destinati a ridurre il traffico a motore all'interno delle stazioni turistiche. (2) Inoltre, incoraggiano le iniziative pubbliche o private miranti a migliorare l'accesso ai siti e ai centri turistici tramite i mezzi pubblici e a incentivarne l'uso da parte dei turisti



<https://www.alpconv.org/en/home/news-publications/publications-multimedia/detail/the-alps-in-25-maps>



MAP 9
Accessibility to urban centres

Accessibility to urban centres is crucial for supplying services to rural areas. This map shows the accessibility to centres over 5,000 inhabitants, displayed in travel time by car. The areas located at the edge of the Alps as well as in the main valleys generally feature good accessibility, with municipalities with more than 5,000 inhabitants reachable in up to 15 minutes by car. On the other hand, peripheral areas – reachable by car in a time ranging from half an hour to an hour from the closest municipalities with more than 5,000 inhabitants – are mostly found in more remote valleys and in the western part of the Alps.

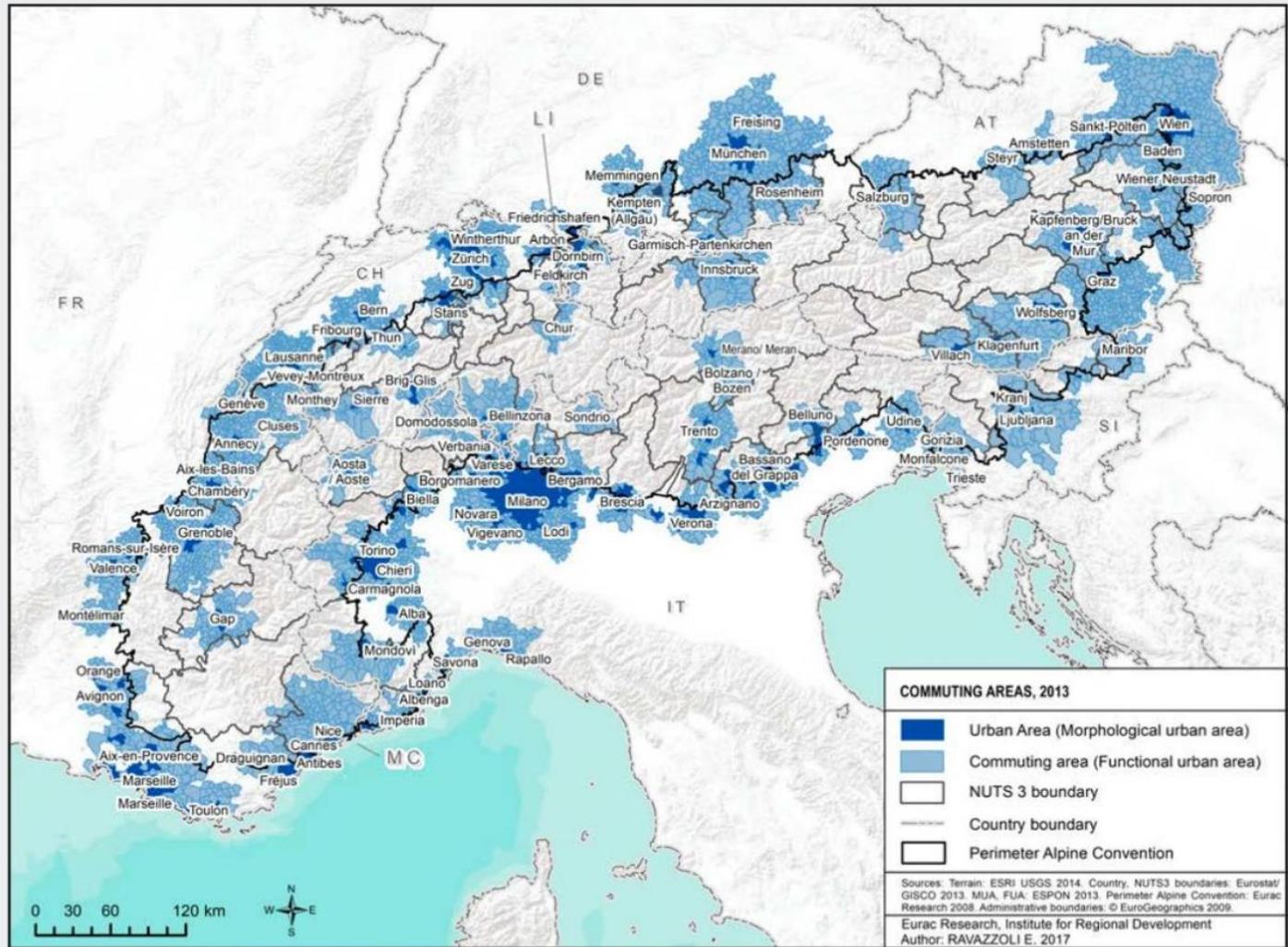
See methodological note on page 48

<https://www.alpconv.org/en/home/news-publications/publications-multimedia/detail/the-alps-in-25-maps>

MAP 10
Travel-to-work areas

The image of the Alps as a predominantly rural area does not fully correspond to the reality. Indeed, within the Alpine Convention perimeter and at the edges, there are 120 *Functional Urban Areas* (FUAs), namely travel-to-work areas connected via commuter flows to the neighbouring *Morphological Urban Areas* (MUA), namely areas with high population and job density. The active resident population living in FUAs commute and work in the neighbouring MUAs.

See methodological note on page 48



<https://www.alpconv.org/en/home/news-publications/publications-multimedia/detail/the-alps-in-25-maps>



HOME

ABOUT

CLIMATE ACTION PLAN 2.0

PATHWAYS

CHALLENGES & TARGETS

COMMUNITY

NEWS & EVENTS



TRANSPORT CHALLENGES & TARGETS



Transport is one of the main causes for climate change in the Alps, almost 30% of all CO₂ -emissions are due to passenger and freight transport. The largest share of Alpine transport emissions is due to long-distance freight transport which can only be decarbonized in a common approach – hand-in- hand with partners at regional, national and European level and with the relevant stakeholders in the transport sector. Similarly, modal shift strategies for passenger transport need to recognize the specific challenges in the Alps as related to cross-border mobility, mobility needs in remote regions as well as specific demand patterns related to tourism traffic.

TARGETS:



HOME



OVERVIEW
PATHWAYS

Nuovo Piano d'azione sul cambiamento climatico nelle Alpi
 (Gruppo di lavoro “Comitato consultivo sul clima alpino”)
 con i percorsi attuativi nell’ambito del Trasporto
 (Implementation pathways = serie di misure prioritarie)



Strategie per la decarbonizzazione del trasporto merci nelle Alpi

Le Alpi sono al crocevia dei sistemi di trasporto europei ma con un'altissima sensibilità. L'ampia quota del trasporto merci a lunga distanza sui corridoi alpini aumenta le sfide per la decarbonizzazione, le tecnologie alternative sono - fino ad ora - piuttosto concentrate sui veicoli per il trasporto merci a breve distanza

Fonte: <https://alpineclimate2050.org/pathways/transport/pathway-1/>



TRANSPORT PATHWAY 2

DEVELOPING THE ALPS INTO A MODEL-REGION FOR
REDUCED WORKING MOBILITY



Trasformare le Alpi in una regione modello in termini di riduzione della mobilità lavorativa

L'ampia quota del traffico pendolare transfrontaliero richiede un approccio comune: gli approcci puramente nazionali o regionali spesso non prendono in considerazione questo aspetto. Inoltre, lo specifico modello di insediamento nelle Alpi e la concentrazione di posti di lavoro nei principali centri economici porta a un elevato traffico pendolare, che spesso si sovrappone al traffico turistico nelle ore di punta.

Fonte: <https://alpineclimate2050.org/pathways/transport/pathway-2/>



TRANSPORT PATHWAY 3

DEVELOPING AN ALPINE-WIDE APPROACH TOWARDS
INTEGRATION AND DECARBONIZATION OF PUBLIC
TRANSPORT



Creazione di un approccio a livello alpino per l'integrazione e la decarbonizzazione del trasporto pubblico

Aspetto transfrontaliero. Esigenze specifiche dei turisti.
Sfide specifiche per fornire soluzioni di trasporto pubblico di facile utilizzo in aree remote.

Fonte: <https://alpineclimate2050.org/pathways/transport/pathway-3/>



TRANSPORT PATHWAY 4

DEVELOPING THE ALPS INTO A MODEL REGION FOR
SHARED MOBILITY



Trasformare le Alpi in una regione modello per la mobilità condivisa

Elevata rilevanza del trasporto turistico nelle Alpi: molti turisti viaggiano ancora sulle Alpi con un'auto privata poiché vogliono essere flessibili durante le loro vacanze. La disponibilità di soluzioni di mobilità condivisa nella loro destinazione di viaggio potrebbe essere un'alternativa al portare l'auto privata. Offrire soluzioni di mobilità condivisa in aree remote / densamente popolate comporta sfide specifiche (soprattutto per quanto riguarda i costi).

Fonte: <https://alpineclimate2050.org/pathways/transport/pathway-4/>



MANDATO DEL GRUPPO DI LAVORO *Trasporti* per il periodo 2021-2022 sino alla XVII Conferenza delle Alpi

1. Osservazioni preliminari

I rapidi cambiamenti comportamentali nei trasporti e nella mobilità, abbinati alle possibilità derivanti dalle nuove tecnologie di trasporto, aumentano la necessità di analizzare e prevedere le future sfide in tale ambito e di elaborare e promuovere risposte adeguate. Allo stesso tempo, cresce l'urgenza di trovare soluzioni per ridurre l'impatto ambientale legato alle diverse scelte di trasporto.

Il Gruppo di lavoro Trasporti elaborerà raccomandazioni politiche sulla base del precedente lavoro svolto nel promuovere mezzi di trasporto più sostenibili per sostenere la decarbonizzazione dei trasporti e nel riconoscere le mutate esigenze sociali ed economiche nella regione alpina.

https://www.alpconv.org/fileadmin/user_upload/Organization/TWB/Transport/Transport_WG_Mandate_2021-22_it_1_.pdf



Descrizione degli obiettivi

1. Proseguire nel lavoro sulle esternalità dei trasporti nella regione alpina (Protocollo Trasporti, art. 14) con una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori dall'ultimo resoconto e una relazione sullo stato delle infrastrutture alpine, in cooperazione con l'osservatorio di rilevamento del traffico alpino dell'Accordo sui trasporti terrestri CH-UE riguarda ai dati di monitoraggio (art. 15).
2. Contribuire alla tematica inerente politiche e misure/strumenti per una mobilità sostenibile nella regione alpina.
3. Portare a termine la valutazione del potenziale tecnologico per la promozione di un trasporto passeggeri sostenibile nella regione alpina (sotto la guida della Germania), predisporre raccomandazioni per l'attuazione.
4. Dare consigli su come migliorare l'accessibilità a destinazioni montane remote con sistemi di trasporto integrato o mobilità multimodale, incluso il trasporto passeggeri su rotaia, strada (p.es. con autobus, minibus e taxi a basse emissioni), funivia e nave, nonché con soluzioni di mobilità attiva come camminare e andare in bicicletta, e abbinando mezzi di trasporto privati individuali, identificando buone pratiche, contribuendo allo sviluppo di nuovi piani e coprendo l'ultimo miglio.
5. Analizzare gli effetti dei cambiamenti nel pendolarismo nella regione alpina riguardo alla mobilità casa-ufficio e nelle attività quotidiane, a seguito della recente crisi sanitaria. Sulla scorta delle relazioni disponibili nei Paesi della Convenzione delle Alpi e dei risultati dello studio condotto nel 2020 sulle possibilità di contenere la domanda di trasporto attraverso strutture territoriali a trasporto ridotto, nuove soluzioni di lavoro e coworking, raggruppamento delle spedizioni, catene di distribuzione regionali e locali, mutati modelli di mobilità e comportamentali, si predisporranno raccomandazioni per la messa in atto di misure volte a migliorare la qualità della vita lavorativa in remoto.

https://www.alpconv.org/media/111/usc_1_p1000/Organizations/1/vwb/transport/transport_vwb_manuals_2021-22_it_1.pdf



I numeri indicano i kg di CO₂ per km per passeggero:

- a piedi: 0
- bicicletta: 0
- trasporto con animali: 0
- risciò/ciclorisciò: 0
- ciclomotore: 0.073
- motocicletta: 0.094
- autorisciò: 0.061
- motoslitta: 0.094
- auto elettrica: 0.043
- auto piccola: 0.11
- auto media: 0.133
- auto grande: 0.183
- auto ibrida: 0.084
- taxi: 0.17
- autobus: 0.069
- mini bus: 0.055
- treno diesel: 0.06
- treno elettrico: 0.065
- metropolitana: 0.065
- tram/filobus: 0.042
- traghetto: 0.115
- battello espresso: 0.53

Fonte Conn2ect

https://www.co2nnect.org/help_sheets/?op_id=602&opt_id=98



Altre Fonti Consultabili

[Gruppo di lavoro trasporti](#) (link generale)

- > [Transport-WG_Activity_report_2019-20_ACXVI.pdf](#)
- > [Transport_Annex1_FR_Modal-shift.pdf](#)
- > [Transport_Annex2_AT-CH_Reduction-of-mobility-demand.pdf](#)
- > [Transport_Annex4_IT_Air-quality-sustainable-mobility.pdf](#)