



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz  
und Reaktorsicherheit



**VIII<sup>a</sup> sessione della Conferenza delle Alpi  
16 novembre 2004, Garmisch-Partenkirchen**

**ODG 7**

**Trasporti**

**Allegato 3**

**Progetto di Dichiarazione della VIII Conferenza delle Alpi  
riguardante i trasporti**

**ODG7****Trasporti****Progetto di Dichiarazione della VIII Conferenza delle Alpi  
riguardante i trasporti**

1 – Dalla VII Conferenza di Merano, il numero dei paesi firmatari che hanno ratificato il protocollo trasporti è aumentato. I ministri se ne congratulano e confermano che l'obiettivo di ratifica da parte di tutti i contraenti rimane un'alta priorità. In special modo, reiterano la domanda sottoposta alla presidenza dell'Unione europea affinché favoriscano con tutti i passi utili la firma del protocollo, indi la ratifica.

A tale effetto, i paesi firmatari che non hanno ancora ratificato il suddetto protocollo si impegnano a mettere quanto possibile per farlo entro i migliori termini.

2 – La Conferenza delle Alpi ribadisce l'importanza primordiale del protocollo relativo ai trasporti nell'ambito generale dell'attuazione della convenzione delle Alpi. Tra questi indirizzi, la riduzione sostenibile degli effetti nocivi generati dal traffico stradale ed il suo trasferimento su rotaia e sulle vie marittime interessano in sommo grado il transito attraverso le Alpi. Oltre agli Stati alpini, questo transito riguarda l'insieme dei paesi del continente europeo. La conferenza delle Alpi desidera quindi che questo problema sia trattato come una priorità e che tutte le azioni necessarie siano avviate per riuscirci.

Infine, i ministri osservano con soddisfazione che le politiche quadro nazionali nel campo dei trasporti, che hanno conosciuto, in tutti i paesi alpini, evoluzioni positive, prendano ancora meglio in considerazione gli indirizzi del protocollo trasporti.

3 – L'evoluzione dei traffici attraverso l'arco alpino dal 2002, come risulta dai dati più recenti, mostra una situazione contrastata.

I ministri si congratulano che in alcuni passaggi alpini i traffici stradali di merci sembrano stabilizzati, se non addirittura in decremento. Sono invece preoccupati del fortissimo aumento del traffico stradale constatato ad altri passaggi che risulta di modifiche significative del contesto economico e giuridico e che si traduce in alcuni casi con un ritorno sulla strada di merci prima trasportate dalla ferrovia. È il caso in particolare del Brennero e dei valichi alpini orientali.

Le suddette divergenti evoluzioni rendono più che mai necessario continuare gli sforzi a favore della ripartizione modale e dello sviluppo sostenibile dei trasporti attraverso le Alpi. A tale proposito, lo sviluppo dei servizi ferroviari e marittimi come alternativa all'attraversamento stradale delle Alpi rimane ancora insufficiente.

4 – Gli attuali sette grandi corridoi ferroviari alpini, il cui elenco figura in allegato, richiedono un'attenzione particolare. Diversi paesi alpini proseguono, con buoni risultati, una cooperazione attiva dei gestori e delle imprese ferroviarie per proporre un'offerta di servizi di qualità e di grande sicurezza su due di essi: l'accordo multilaterale per il corridoio nord-sud (diretrice Basilea-Milano), piano d'azione Brennero 2005 (diretrice Monaco di Baviera-Verona). Da Merano, è stato anche creato un nuovo servizio sperimentale di autostrada ferroviaria tra la Francia e l'Italia sull'itinerario del Moncenisio. Queste iniziative molto concrete meritano un plauso e devono essere appoggiate, perché migliorano l'attrattività del trasporto ferroviario sulle linee attuali, senza attendere l'entrata in servizio dei nuovi grandi progetti infrastrutturali transalpini.

Non tutti i grandi corridoi sono oggi coperti da programmi simili a quelli attuati nell'ambito del piano d'azione Brennero 2005 e del corridoio nord-sud. La Conferenza delle Alpi auspica vivamente che misure analoghe sia estese dagli Stati e dagli operatori ferroviari agli altri corridoi transalpini entro la IX Conferenza delle Alpi.

5 – Dall'ultima Conferenza delle Alpi, tutti i grandi progetti d'infrastrutture per la promozione delle modalità alternative al trasporto delle merci sulle strade alpine hanno conosciuto progressi significativi, per lo più grazie ad una cooperazione rinforzata tra i paesi alpini. È il caso della progressione dei lavori dei tunnel ferroviari del Gottardo e del Loetschberg, e della messa a punto regolare, in particolare tecnica e finanziaria, dei progetti del Brennero e del collegamento tra Lione e Torino. Queste nuove infrastrutture consentiranno, sin dalla loro messa in servizio, di superare una soglia quantitativa e qualitativa importante per il trasferimento dei traffici dalla strada verso le ferrovie attraverso le Alpi. I ministri sono particolarmente attenti all'impatto di queste realizzazioni da cui si aspettano un notevole miglioramento dell'ambiente alpino, delle condizioni di vita delle popolazioni rivierasche dei grandi passaggi stradali e della sicurezza dei trasporti attraverso le Alpi.

I ministri hanno sottolineato l'importanza di ottenere un appoggio finanziario comunitario all'altezza delle sfide per quei progetti che l'Unione europea ha inserito nell'elenco dei progetti europei prioritari.

Hanno, peraltro, notato gli sforzi effettuati per promuovere servizi marittimi al fine di contornare le Alpi.

6 – Secondo gli obiettivi del Libro Bianco su "la politica europea dei trasporti, all'orizzonte 2010" della Commissione europea, i ministri esprimono la loro volontà di far in modo che la tariffazione del trasporto stradale prenda maggiormente in considerazione le conseguenze indesiderabili di tal modo di trasporto. Desiderano contribuire ad una politica meglio concertata di tariffazione stradale per l'arco alpino.

Per quanto riguarda la modifica della direttiva europea sui pedaggi e i diritti d'uso, attualmente in discussione, auspicano che i costi esterni del traffico transalpino siano valutati, in modo più concreto, ed integrati, conformemente all'articolo 14 del Protocollo Trasporto.

Inoltre, i paesi alpini dovrebbero potere utilizzare al livello desiderato, per le infrastrutture ed i sistemi alternativi che contribuiscono all'offerta del trasferimento modale, le risorse derivanti dalla gestione della strada.

7 – Avendo i ministri preso conoscenza dei lavori effettuati dal gruppo di lavoro "Trasporto" della Convenzione delle Alpi, ne convalidano gli orientamenti generali. I vari temi di lavoro prescelti devono continuare a sviluppare un approccio completo e proporre soluzioni operative per l'attuazione del Protocollo "Trasporto".

In particolar modo, devono essere ricercati mezzi di mobilità intra-alpina sostenibile in un controllo dei trasporti attraverso le Alpi ed al loro interno, secondo le varie scale territoriali pertinenti. A tal fine, particolare attenzione deve essere portata al miglioramento dei collegamenti tramite trasporti in comune fra gli agglomerati alpini, ed allo sviluppo per l'accesso ai grandi siti turistici alpini, di mezzi di trasporti più rispettosi dell'ambiente.

La Conferenza delle Alpi prende atto che queste questioni dipendono dalle competenze degli enti locali e regionali dei diversi paesi firmatari. Raccomanda quindi una cooperazione stretta tra le reti degli enti locali e regionali dell'arco alpino, ed auspica che, per la prossima Conferenza, siano elaborate proposte concrete in merito.

8 – Il controllo che viene portato avanti dai singoli Stati per garantire il rispetto delle regole del trasporto su strada deve essere rafforzato. L'esperienza insegna di fatto che gli incidenti sui valichi alpini che vedono coinvolti mezzi pesanti, in particolare nelle gallerie, hanno per lo più conseguenze gravi.

Questo rischio deve essere tenuto nella dovuta considerazione. È pertanto necessario compiere sforzi supplementari per garantire il rispetto delle norme della circolazione in materia di conducenti, veicoli e carichi.

La Conferenza delle Alpi considera che un'intensificazione dei controlli del traffico pesante è imprescindibile affinché la sicurezza aumenti e la ferrovia e la strada godano delle stesse condizioni concorrenziali. I controlli devono essere effettuati secondo criteri armonizzati a livello internazionale e coordinati in particolare sull'arco alpino; ciò altresì per evitare un effetto indesiderato, ossia che i flussi di traffico da un asse di transito si trasferiscano su un altro.

Anche la qualità delle infrastrutture contribuisce alla sicurezza stradale che dovrà essere adeguata a tale obiettivo.

## **Gli attuali grandi corridoi ferroviari transalpini**

Corridoio del Brennero: direttrice Muenchen-Verona

Corridoio Loetschberg/Sempione/Gottardo: direttrice Basel-Milano

Corridoio Semmering-Wechsel: direttrice Brno-Udine

Corridoio del Moncenisio: direttrice Lyon-Torino

Corridoio Pyhrn/Schoberpass: direttrice Budejovice-Maribor

Corridoio di Ventimiglia: direttrice Marseille-Genova

Corridoio dei Tauri: direttrice Muenchen-Salzburg-Ljubljana