



ARBEITSGEMEINSCHAFT ALPENLÄNDER
COMUNITÀ DI LAVORO REGIONI ALPINE

DICHIARAZIONE CONGIUNTA
DEI CAPI DI GOVERNO DELL'ARGE ALP
SULLO SVILUPPO SOSTENIBILE
NELLA POLITICA EUROPEA DEI TRASPORTI

Le previsioni dell'andamento del traffico merci che si delinea in seguito all'ormai imminente allargamento dell'Unione europea lasciano supporre che vi sarà un massiccio aumento anche nel territorio alpino. Quasi due terzi del volume complessivo del traffico merci transalpino si sviluppano nell'area alpina orientale. Il continuo aumento del traffico merci ha ripercussioni sempre più pesanti sull'ambiente e sulla salute delle popolazioni interessate. Ciò è dovuto soprattutto al fatto che l'obiettivo fissato nel protocollo n. 9 di adesione dell'Austria all'Unione europea, che prevedeva, nel periodo 1992-2003, una riduzione delle emissioni di NOx del 60% non è stato raggiunto. I partecipanti alla Conferenza chiedono quindi che venga varata una nuova regolamentazione sui costi dei trasporti volta a conseguire uno sviluppo sostenibile del trasporto merci attraverso le Alpi.

Al fine di evitare distorsioni nell'andamento dei flussi di traffico nel territorio alpino (traffico deviato), la nuova normativa deve disciplinare in modo omogeneo le modalità di utilizzo che sono alla base del traffico merci stradale transalpino. Una possibile soluzione potrebbe essere quella di armonizzare le tariffe prendendo come modello l'accordo concluso fra la Svizzera e l'Unione europea.

I partecipanti alla Conferenza constatano con soddisfazione che, nell'ambito della discussione sulla regolamentazione dei pedaggi, attualmente in corso in seno alla Commissione europea, lo strumento del finanziamento trasversale nei corridoi multimodali all'interno dei TEN abbia trovato un riscontro positivo. Corrispondente allo scopo fondamentale della nuova regolamentazione sui costi dei trasporti i costi esterni del traffico merci stradale saranno rapidamente presi in considerazione.

Il 18 dicembre 2002 sono entrati in vigore in Germania, in Austria e nel Principato del Liechtenstein la Convenzione delle Alpi e i relativi Protocolli di attuazione. L'art. 2, par. 2, lit J della Convenzione quadro stabilisce che le Parti contraenti, fra cui anche la Comunità europea, si impegnano a ridurre gli effetti negativi e i rischi derivanti dal traffico interalpino e transalpino ad un livello che sia tollerabile per l'uomo, la fauna, la flora ed il loro habitat. La Convenzione delle Alpi, definendo il suo ambito di intervento, fornisce allo stesso tempo anche una delimitazione delle Alpi quale "territorio sensibile". I partecipanti alla Conferenza manifestano quindi il parere che, in questo ambiente naturale di grande valore ecologico per tutta l'Europa, dovrebbe essere prevista la possibilità di applicare tariffe più alte sia per coprire i maggiori costi esterni sia per consentire il finanziamento trasversale di infrastrutture alternative nello stesso corridoio.

I partecipanti alla Conferenza esprimono la convinzione che, per realizzare l'auspicato trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia, sia necessario un miglioramento sostanziale dell'efficienza del trasporto ferroviario transfrontaliero. Per questo motivo auspicano che possa essere perseguita con determinazione la liberalizzazione delle ferrovie e, conseguentemente, il potenziamento dell'offerta del trasporto merci ferroviario.

Su tale sfondo i Capi di governo delle regioni membre accolgono con favore che il progetto dell'elettrificazione della linea Monaco - Lindau, promosso dal Libero Stato della Baviera, dal Land Vorarlberg e dal Cantone S. Gallo sia inserito nel piano dei trasporti tedesco. Il migliore collegamento della Baviera alla futura nuova linea ferroviaria transalpina Alptransit (NEAT) in Svizzera contribuirà decisamente al trasferimento del traffico transalpino dalla strada alla rotaia.

La Conferenza dei Capi di Governo dell'Arge Alp accoglie infine gli ulteriori progressi nell'ambito della realizzazione della galleria di base del Brennero.