

IL CONGRESSO
DEI POTERI LOCALI E REGIONALI

Consiglio d'Europa
F – 67075 Strasbourg Cedex
Tel : +33 (0)3 88 41 20 00
Fax : +33 (0)3 88 41 27 51/ 37
<http://www.coe.int/cplre>



11^a SESSIONE PLENARIA

Edizione provvisoria

UNDICESIMA SESSIONE
(Strasburgo, 25-27 maggio 2004)

Risoluzione 177 (2004) ¹
sui
problemi del traffico di transito transnazionale

¹ Discussa dal Congresso e adottata il 27 maggio 2004, 3^a seduta (vedi documento CG (11) 6, progetto di risoluzione presentato dal Sig. L. Pedrazzini (Svizzera, R, NI), relatore).

Il Congresso,

1. Avendo esaminato il rapporto sui problemi del traffico di transito transalpino, presentato da Luigi Pedrazzini (Svizzera, R), a nome della Commissione dello sviluppo sostenibile;

2. Ringraziando gli esperti, Ludwig Schmutzhard (Tirolo, Austria) e Davide Caccia (Ticino, Svizzera) per il loro cortese e valido contributo alla preparazione del rapporto;

3. Ricordando che, alla sua 9^a sessione plenaria, il Congresso aveva adottato la Risoluzione 137 (2002) sulle politiche integrate nel settore dei trasporti, che chiedeva alla Commissione dello sviluppo sostenibile di seguire i lavori nel campo delle politiche integrate nel settore dei trasporti, esaminando i problemi causati dal traffico di transito;

4. Ricordando i testi precedentemente adottati dal Congresso sulle questioni dei trasporti, tra cui la Risoluzione 220 (1991) sui trasporti regionali e la dichiarazione finale della Conferenza "Sviluppo sostenibile delle regioni montane, politica europea di transito e sfide della globalizzazione" (Cavalese, Italia, 17 giugno 2003), che sottolinea che il traffico di transito non deve costituire una minaccia ecologica inaccettabile per le regioni interessate;

5. Considerando:

a. che è di fondamentale importanza per le società e le economie moderne disporre di infrastrutture di trasporto efficaci, e che, ormai da anni, le crescenti e giustificate inquietudini suscitate dall'incremento del traffico e dal suo impatto sull'ambiente non ricevono l'attenzione che meritano;

b. che il quadro generale stabilito dalle politiche dei trasporti genera una crescita poco equilibrata dei vari modi di trasporto. La quota rappresentata dalla ferrovia nei trasporti merci terrestri (strada e ferrovia) è calata dal 40 al 15 % nel corso di questi ultimi trent'anni;

c. che le tendenze che si possono attualmente osservare nel traffico nord-sud non subiranno mutamenti nei prossimi anni: il trasporto merci aumenta con una rapidità che è circa il doppio di quella del traffico viaggiatori, e il trasporto interregionale cresce più rapidamente di quello locale. Il tasso di crescita del trasporto merci transalpino, superiore alla media, è dovuto alla quota importante del traffico interregionale all'interno del traffico transalpino;

d. che il traffico in generale, e in particolare quello degli automezzi pesanti, è il principale responsabile dell'inquinamento atmosferico e acustico. La configurazione delle vallate alpine e il fenomeno delle frequenti inversioni termiche sono fattori che aumentano il ristagno delle sostanze inquinanti e la durata del loro effetto nocivo sulle popolazioni locali e sull'ambiente;

6. Preoccupato dal fatto che:

a. sul continente europeo, ad eccezione del traffico di transito alpino, i trasporti ferroviari hanno registrato un calo rispetto al trasporto stradale. Da tempo se ne conoscono le cause, che si possono così sintetizzare: assenza di normalizzazione a livello europeo, assenza di una politica di sviluppo coordinata e prezzi non competitivi rispetto al trasporto stradale;

b. l'aumento massiccio del traffico di automezzi pesanti è ostacolato dai limiti fisici delle infrastrutture stradali. Tali limiti sono particolarmente evidenti nelle vallate alpine e vanno ad accrescere i rischi potenziali di incidenti gravi;

c. le misure destinate a migliorare le tecnologie non potranno permettere, da sole, di far rispettare gli obiettivi ambientali e i limiti dei tassi di inquinamento nelle vallate situate lungo i principali assi stradali transalpini. I miglioramenti apportati ai veicoli sono infatti controbilanciati dall'aumento del traffico;

d. l'inquinamento e gli incidenti, oltre alle loro dirette conseguenze sulla salute fisica e fisiologica delle persone che ne sono vittime, hanno costi estremamente elevati, che incidono essenzialmente sulla collettività;

7. Convinto:

a. che il traffico di transito attraverso le Alpi non debba essere considerato un problema riguardante unicamente le regioni attraversate dal corridoio di passaggio, bensì piuttosto un elemento della politica europea: è indispensabile, per tutta l'Europa, poter attraversare le Alpi, e il problema richiede pertanto una soluzione coordinata a livello di gran parte del continente;

b. che la gestione del traffico di transito attraverso le Alpi non debba essere fonte di conflitti tra le varie regioni interessate. Esse devono invece proporre una gestione globale del traffico, sia stradale, che ferroviario;

c. che, per garantire la validità di tutto il sistema (dal punto di vista dell'ecologia, della salute, della competitività economica e dei servizi interregionali), sia indispensabile tenere conto delle esigenze delle condizioni locali. Al momento di esaminare gli interessi in gioco, la tutela della salute deve prevalere sulla libertà di scelta del modo di trasporto;

d. che il trasferimento di una parte del traffico merci alla ferrovia (soprattutto per le lunghe distanze) resti l'unica soluzione possibile, non solo per combattere le gravi situazioni di inquinamento ambientale e acustico nelle vallate alpine (e anche altrove), ma anche per garantire una migliore viabilità dei principali assi stradali europei. L'obiettivo cui si tende è una ripartizione modale del traffico merci che utilizzi in modo ottimale le infrastrutture ferroviarie e stradali, il che richiede che la ferrovia riguadagni terreno;

e. che, per le vallate percorse dai principali assi stradali di transito alpino, i miglioramenti delle tecnologie dei veicoli non basteranno, da soli, per conseguire gli obiettivi in materia di tutela ambientale, e di mantenimento dei tassi di inquinamento atmosferico entro livelli tollerabili. Sono necessarie ulteriori strategie, per ridurre l'aumento del traffico. Occorrerà in modo particolare limitare il transito degli automezzi pesanti nelle regioni sensibili;

8. Chiede alle autorità locali e regionali:

a. di migliorare, a livello della regione, le condizioni necessarie per rafforzare i trasporti merci ferroviari, studiando la possibilità di disporre di un servizio ferroviario al momento della creazione di zone artigianali o industriali;

b. di predisporre e incoraggiare dei programmi a favore della costruzione di interconnessioni ferroviarie;

c. di sensibilizzare le popolazioni, al fine di aumentare i consumi di prodotti regionali;

d. di procedere a controlli regolari del rispetto delle disposizioni legislative sociali e tecniche nel campo del traffico stradale. Il rispetto delle norme relative ai tempi di guida e di riposo per i trasporti stradali è ugualmente molto importante per migliorare la sicurezza stradale. Un rispetto rigoroso delle norme toglie al trasporto stradale quel fattore negativo della sua flessibilità (soprattutto in termini di orari di guida e di riposo degli autisti), che contribuisce a rendere tale mezzo di trasporto più vantaggioso rispetto al trasporto ferroviario.