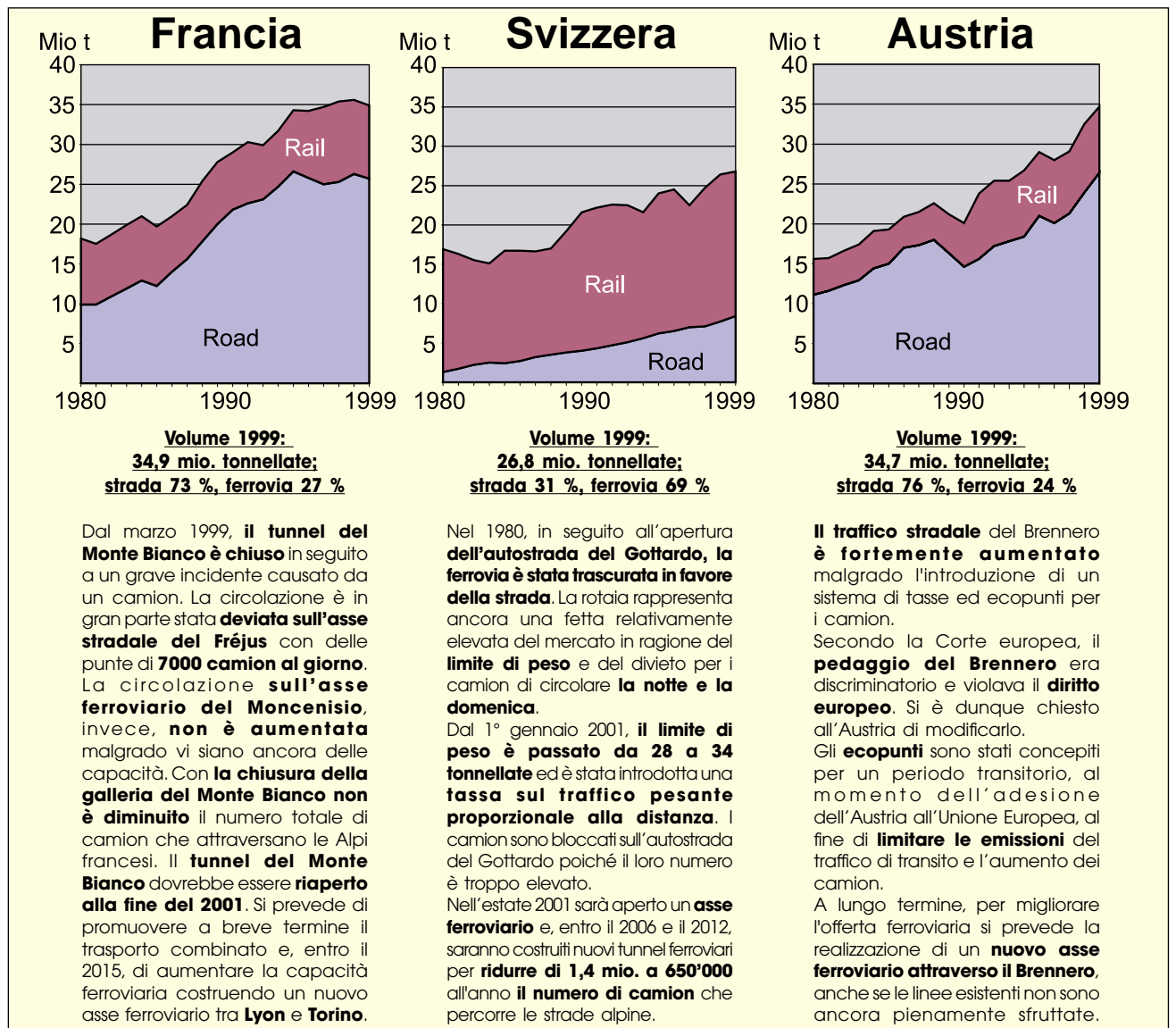


TRASFERIMENTO DELLE MERCI DALLA STRADA ALLA FERROVIA

Tre Paesi – un problema: necessità di una politica comune

Dal 1980, il trasporto merci nelle regioni alpine è raddoppiato. Sempre più merci sono trasportate attraverso le Alpi. Il trasporto stradale è quasi triplicato, passando da circa 22 milioni di tonnellate nel 1980 (cioè il 44%) a più di 60 nel 1999 (cioè il 66%). Nelle strette vallate alpine il trasporto ha un forte impatto sull'ambiente e la salute della popolazione. Se vogliamo proteggere queste zone sensibili dagli impatti negativi, dobbiamo trasferire il traffico dalla strada alla ferrovia e fermare la crescita del trasporto merci attraverso le Alpi. Un paragone tra i principali valichi in Austria, Francia e Svizzera mostra i diversi approcci adottati da questi Paesi per risolvere il problema.



Quali insegnamenti possiamo trarre dalla situazione attuale?

Poiché le diverse politiche nazionali non sono ancora coordinate tra loro, è impossibile ottenere un miglioramento generale. Gli effetti sono limitati a un solo asse, a una determinata regione, e a volte peggiorano la situazione delle altre.

La politica attuale volta a promuovere il trasferimento su ferrovia nelle regione alpine non è coerente e manca di incisività. È il caso, in particolare, dell'Unione Europea, che non è in grado di proteggere zone sensibili come le Alpi dai danni causati dal traffico (secondo la Commissione Europea, p.es., il nuovo sistema degli ecopunti non dovrebbe più prevedere la clausola del 108%, il cui scopo è di limitare il traffico stradale). Ora, la protezione delle zone sensibili è l'obiettivo principale del protocollo "Trasporti" della Convenzione delle Alpi.

In generale, le capacità delle infrastrutture di trasporto (strada e ferrovia) non sono un fattore di freno. L'infrastruttura ferroviaria nella regione alpina consente infatti già oggi di trasportare un considerevole volume di merci.

E' NECESSARIA UN'ALTRA POLITICA

La protezione delle zone sensibili (Alpi, Pirenei,...) dai danni causati dal trasporto merci è un obiettivo comunitario. Bisogna dunque riorientare la politica dell'Unione Europea in modo coerente, in modo che tale obiettivo possa essere raggiunto. **Occorre limitare**, in tutto l'arco alpino, il numero di camion che attraversano queste regioni sensibili. La politica comune deve definire dei meccanismi di mercato non discriminatori per fissare questa quota e incoraggiare l'utilizzo d'altri modi di trasporto (ferrovia o trasporto marittimo sulle piccole distanze, lungo la penisola iberica).

Le **capacità attuali** delle infrastrutture di trasporto nelle Alpi dovrebbero essere **sfruttate in maniera ottimale**. Bisogna evitare di costruire nuove infrastrutture stradali in zone sensibili. L'obiettivo prioritario è il migliore sfruttamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente. **Il tunnel del Monte Bianco non deve essere riaperto ai camion**. E' invece necessario

migliorare l'**offerta ferroviaria** del Moncenisio, dove vi sono tuttora capacità non utilizzate, e mettere in servizio l'asse ferroviario che



costeggia il lago di Ginevra (Linea di Tonkin).

La ferrovia deve dunque offrire prestazioni d'alto livello in materia di trasporti transalpini, riducendo i tempi d'attesa alle frontiere e aumentando la produttività con l'interoperabilità della tecnologia al fine di soddisfare le aspettative dei clienti. È questa una delle condizioni per l'utilizzazione ottimale delle infrastrutture ferroviarie nelle Alpi e in Europa. La politica europea deve adottare misure per **promuovere il trasporto**

ferroviario non solo per il transito attraverso le Alpi, ma per l'intero percorso, dal **punto di partenza al punto d'arrivo** delle merci.

Queste misure potrebbero consistere da un lato in una **tassa chilometrica**, da applicare in tutta Europa, che prenda in considerazione i costi esterni e, dall'altro, nello sviluppo di una fitta rete di trasporti. La tendenza attuale, volta a promuovere il trasporto combinato di camion interi, non è una soluzione adeguata per l'avvenire.

Trasportare interi camion su rotaia non è sensato né dal punto di vista economico né ecologico. Si tratta di un provvedimento puramente transitorio, da applicare finché si sarà trovata una soluzione migliore.

La popolazione che vive lungo gli assi di transito attraverso le Alpi deve essere protetta il più possibile. I camion che attraversano le Alpi devono essere soggetti al **divieto di circolare la notte e la domenica** nonché a **severe norme di sicurezza in materia di equipaggiamento** (p.es. dispositivi antincendio).

Questo opuscolo è pubblicato da T&E nel quadro del progetto " Trasporto merci: dalla strada alla ferrovia". Questo progetto è sostenuto dal Ministero svizzero dei Trasporti, dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria svedese, dai governi di Catalogna e del Paese Basco et da diverse ONG svizzere. T&E è un'organizzazione europea che coordina le organizzazioni non governative che operano nel settore del trasporto e dell'ambiente per un approccio più ambientale del trasporto.

T&E

Bd. de Waterloo 34 • B-1000 Brussels • Belgium
T: +32 2 502 99 09 • F: +32 2 502 99 08
E-mail: info@t-e.nu • Homepage: www.t-e.nu

AGOSTO 2001