

**INTERVENTI IN AULA DELL'ON. LAURA FRONER SULLA RATIFICA DEI  
PROTOCOLLI DELLA CONVENZIONE DELLE ALPI DURANTE LA DISCUSSIONE ALLA  
CAMERA DEI DEPUTATI**

- 9 marzo 2011 - **Intervento sull'ordine dei lavori per richiedere l'inserimento del disegno di legge nel calendario dell'Aula.**

**LAURA FRONER.** Signor Presidente, con questo intervento vorrei chiedere alla Presidenza di valutare l'opportunità che sia inserito nel calendario dell'Aula quanto prima il disegno di legge n.2451 al quale sono state abbinate la proposta n.1298 a mia prima firma e la n. 12 a prima firma Zeller, concernente la ratifica e l'esecuzione dei Protocolli della Convenzione nazionale delle Alpi, fatta a Salisburgo nel 1991, già approvata dal Senato nel maggio 2009 e in stato di relazione alla Camera dal 18 maggio del 2010. Vorrei segnalare che l'Italia è l'unico Paese alpino dell'Unione europea che non ha ratificato i protocolli. Pur detenendo il 27 per cento del territorio alpino e il 28 per cento della popolazione, il nostro Paese sembra non avere a cuore l'impegno e la responsabilità nei confronti dell'ambiente e della popolazione che lo abita. Nonostante proprio l'Italia abbia a suo tempo chiesto ed ottenuto di istituire nel nostro territorio una delle due sedi ufficiali della Convenzione delle Alpi. È comprensibile quindi che la mancata ratifica dei protocolli esattamente a venti anni dalla Convenzione sia stato oggetto di forti critiche durante la XI Conferenza delle Alpi che si è svolta proprio in questi giorni a Brdo in Slovenia.

- 26 settembre 2011 – **Intervento in aula nel corso della Discussione generale del disegno di legge: S. 1474 –Ratifica ed esecuzione dei Protocolli di attuazione della Convenzione internazionale per la protezione delle Alpi con annessi, fatta a Salisburgo il 7 novembre1991 (Approvato dal Senato) (A.C. 2451-A) e delle abbinate proposte di legge: Zeller ed altri; Froner (A.C. 12-1298)**

**LAURA FRONER.** Signor presidente, dopo la sottoscrizione della Convenzione quadro, avvenuta nel 1991, fra il 1994 ed il 2000 sono stati firmati otto protocolli tematici. Essi sono in vigore dal 2002 in Germania, Austria, Liechtenstein, dal 2004 in Slovenia e dal 2005 in Francia. L'Unione europea ne ha finora ratificati 4. Nel 2008 la Commissione europea, su iniziativa del Commissario Tajani, ha proposto la ratifica del protocollo trasporti, ratifica che è stata appoggiata anche dal Parlamento europeo. Per quanto riguarda l'Italia, l'iter parlamentare di ratifica è stato più volte iniziato, ma, com'è noto, nessuna legislatura è finora riuscita a portarlo a termine. L'attuale Governo ha proposto un disegno di legge volto a ratificare tutti i protocolli. Tale disegno di legge è stato approvato dal Senato all'unanimità nel maggio del 2009. Ma qui alla Camera sono sorte alcune difficoltà, che hanno portato la Commissione Esteri nella primavera del 2010 a votare a maggioranza a favore dello stralcio del Protocollo trasporti, proposto nello specifico dai colleghi della Lega Nord. Lo stralcio di questo protocollo sembrerebbe rispondere alle problematiche sollevate dalla categoria dell'autotrasporto, sulla base della motivazione che la sua entrata in vigore potrebbe pregiudicare la possibilità di realizzare infrastrutture stradali sul territorio italiano. In realtà si tratta di una preoccupazione infondata e vorrei spiegarvi perché.

In primo luogo, la disposizione di cui all'art 11 del Protocollo trasporti non impedisce affatto che vengano realizzate infrastrutture stradali per migliorare le reti di trasporto in territorio italiano. Vi è una differenza normativa fondamentale fra transito transalpino e intralpino. I progetti di ampliamento delle infrastrutture stradali nelle regioni alpine italiane sono di carattere intraalpino e, come tali, verrebbero assoggettati alla seconda parte dell'art 11, che non contiene specifici divieti. Per ricadere nel divieto di cui alla prima parte dell'art. 11 occorrerebbe realizzare un'autostrada o

una via di grande comunicazione stradale transalpina, cioè che oltrepassi la dorsale principale delle Alpi da un luogo di origine ad uno di destinazione posti all'esterno delle Alpi.

Inoltre, poiché il Protocollo è già stato ratificato e attuato in tutti gli altri Paesi alpini, la possibilità di realizzare nuove autostrade per il transito transalpino è comunque preclusa, indipendentemente dalla decisione di ratificare o meno il protocollo in Italia. In secondo luogo, il Protocollo Trasporti è perfettamente in sintonia con il diritto e la politica comunitaria sui trasporti (competenza comunitaria), come è stato opportunamente rilevato nella proposta della Commissione Europea del 23.12.2008 approvata su iniziativa del Commissario Tajani e già avallata dal Parlamento europeo:

*“La Commissione ritiene che ratificando il protocollo di attuazione della convenzione delle Alpi nell'ambito dei trasporti, la Comunità europea, oltre ad adempiere agli obblighi che le incombono in virtù del diritto internazionale, darà anche a tutte le parti contraenti un segnale politico forte circa il carattere prioritario da attribuire alla ratifica del protocollo” ; Il protocollo sui trasporti costituisce un quadro normativo fondato sui principi di precauzione, prevenzione e causalità, volto a garantire, per tutti i modi di trasporto, la mobilità sostenibile e la protezione dell'ambiente nella regione delle Alpi, secondo quanto previsto all'articolo 2 della convenzione. Le disposizioni contenute nel protocollo sui trasporti sono in linea con la politica comune dei trasporti della Comunità e rispettano pienamente la strategia "Rendere i trasporti più ecologici" adottata di recente. La ratifica del protocollo sui trasporti rafforzerebbe la cooperazione transfrontaliera con la Svizzera, il Liechtenstein e il Principato di Monaco, che non fanno parte dell'Unione europea. Ciò consentirebbe di garantire che gli obiettivi della Comunità europea siano condivisi dai partner regionali e che le iniziative in questione siano estese all'intera regione alpina. È dunque opportuno che il presente protocollo sia ratificato dalla Comunità europea”.*

Terzo, il Protocollo è il risultato di un lungo e complesso negoziato al quale l'Italia ha validamente contribuito, conclusosi alla conferenza delle Alpi di Lucerna nel 2000. Tutte le questioni relative alla ricerca di un equilibrio fra tutela dell'ambiente e del paesaggio ed accessibilità/mobilità/transito sono state approfonditamente valutate da un gruppo di lavoro a cui hanno partecipato i Ministeri dei trasporti di tutti i paesi alpini.

Quarto, con il Protocollo è stato istituito, su proposta italiana, un nuovo gruppo di lavoro, che ad oggi risulta essere uno degli organi più efficaci della Convenzione delle Alpi. Da questo gruppo di lavoro è scaturita la prima Relazione sullo Stato delle Alpi su trasporti e mobilità, il documento scientifico di riferimento su scala internazionale su questo tema.

Quinto, il Protocollo trasporti va visto in modo complessivo ed alla luce delle nuove misure sia legislative che finanziarie (rispetto ad alcune infrastrutture) di derivazione comunitaria. Esso punta a rafforzare il trasferimento del trasporto su mezzi alternativi alla gomma, specialmente su rotaia (compresi i corridoi TEN), in piena coerenza con la politica comunitaria. Recentemente, la Ratifica da parte dell'Italia è stata invocata anche dal Coordinatore del “Corridoio 1” Pat Cox, in quanto faciliterebbe l'attuazione delle misure di accompagnamento volte a realizzare nei tempi previsti il tunnel di base del Brennero. Inoltre, il Protocollo trasporti va visto in un sistema di protocolli che riguardano altri settori: tutte misure pensate per accrescere, non per penalizzare, la competitività dei territori di montagna: una migliore mobilità può favorire più turismo e quindi può portare più ricchezza per i territori.

Occorre ancora ricordare che:

1. La Convenzione delle Alpi ed i suoi protocolli hanno un'importanza strategica per l'Italia, dal momento che è il paese che conta il maggior numero di abitanti nell'arco alpino ed, assieme all'Austria, la superficie più estesa.

2. La ratifica da parte dell'Italia è attesa da anni ed è necessaria, non solo per rispettare gli obblighi internazionali assunti ma anche perché rafforzerebbe la posizione politica del nostro Paese nell'ambito della Convenzione, e la sua credibilità.

3. I protocolli non vanno intesi come strumenti di vincolo, ma come opportunità. La loro attuazione non fa impoverire un territorio, ma lo rende più competitivo ed in ultima istanza, più ricco. La ratifica in tempi "rapidi" di tutti i protocolli della Convenzione delle Alpi gioverebbe al nostro Paese, ed un quadro giuridico certo sarebbe di beneficio a tutte le categorie, compresa quella degli autotrasportatori. Per fare un passo avanti rispetto alla situazione di stallo in cui ci troviamo da almeno un anno a questa parte, vorrei ricordare che all'atto della ratifica anche la Francia aveva sollevato la questione degli effetti della ratifica del Protocollo trasporti e per questo motivo aveva ratificato il Protocollo ma aveva allegato allo strumento di ratifica una dichiarazione interpretativa. Una simile soluzione potrebbe benissimo essere applicata anche in Italia. Ecco quindi che mi permetto di proporre ai colleghi della maggioranza ed in particolare a quelli della Lega di ritornare sulla loro decisione e di accettare l'emendamento che presenteremo per ricomprendere il protocollo trasporti nei Protocolli di attuazione da sottoporre alla ratifica, allegando invece una proposta di "Dichiarazione interpretativa" e/o un "Ordine del giorno" unitari ad hoc. Mi spiego più chiaramente: tenuto conto che il Protocollo trasporti, nella prima parte dell'art. 11, prevede un limite alla realizzazione dei soli nuovi assi stradali di grande comunicazione transalpini (cioè quelli che attraversano la dorsale centrale alpina da parte a parte); chiarito che questa disposizione non pregiudica, di per sé, la possibilità di realizzare assi stradali sul territorio italiano né quella di realizzare le necessarie infrastrutture stradali, considerate strategiche, come nel caso del Veneto, per mantenere la competitività del Paese, a mio parere, la questione potrebbe essere risolta allegando allo strumento di ratifica una dichiarazione interpretativa.

*Una dichiarazione nella quale si espliciti che, con riferimento all'art. 11 del presente Protocollo, le disposizioni di questo articolo relative alle "strade di grande comunicazione" non sono applicabili ai progetti di vie di grande comunicazione stradale realizzati sul territorio italiano e che non attraversano la dorsale alpina centrale. Pertanto, tali disposizioni non pregiudicano la possibilità di realizzare progetti stradali di grande comunicazione sul territorio italiano, comprese le infrastrutture necessarie per lo sviluppo degli scambi commerciali con i Paesi situati a nord dell'arco alpino.*

*In alternativa o in aggiunta, si potrebbe proporre un ordine del giorno unitario che impegni il Governo ad adottare, nel rispetto del protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi, tutte le iniziative necessarie ad agevolare la movimentazione della merce da e per l'Italia, a realizzare le opere di viabilità intraalpine indispensabili per assicurare i collegamenti e gli scambi commerciali, sia interni, sia internazionali.*

Penso che a questo punto il nostro pensiero sia chiaro e mi rivolgo ancora una volta al relatore e alla maggioranza. Nelle ultime settimane il Ministro dei Trasporti austriaco ha lasciato intendere di voler aumentare sensibilmente i pedaggi sul tratto austriaco dell'autostrada Venezia-Monaco, suscitando la giustificata preoccupazione delle aziende italiane che si occupano di autotrasporto. Un'iniziativa di questo tipo dovrebbe essere attentamente valutata e sottoposta all'attenzione dell'autorità comunitarie, e proprio la cooperazione e la ricerca di soluzioni condivise su problematiche e questioni comuni o transfrontaliere sono alla base della Convenzione delle Alpi.

Una Convenzione che prevede che le parti contraenti assicurino una politica globale per la conservazione e la protezione delle Alpi, tenendo equamente conto degli interessi di tutti i Paesi alpini delle loro Regioni e dell'Unione europea. Una Convenzione che nel preambolo del Protocollo trasporti (attualmente in vigore in Austria, Francia, Germania, Liechtenstein e Slovenia) riconosce non solo che è necessario ottimizzare l'operatività e la compatibilità transnazionale dei vari mezzi di trasporto, rafforzando le reti di trasporto all'interno e all'esterno delle Alpi, ma anche che determinati problemi possono essere risolti soltanto sul piano transfrontaliero e richiedono misure comuni agli Stati alpini. Perché non provate quindi a valutare i vantaggi che potrebbero derivare dalla ratifica della Convenzione delle Alpi con tutti i suoi protocolli, compreso quello trasporti? E' sedendo ai tavoli e non chiamandosi fuori che si possono influenzare le regole e far valere al meglio le posizioni del nostro Paese e delle aziende italiane, è ratificando il protocollo trasporti che si possono promuovere ed attuare misure concertate, rafforzando le possibilità per l'Italia di contrastare l'adozione di misure unilaterali.

- ***Testo emendamento per richiedere il reinserimento del Protocollo trasporti:***

#### PROPOSTE EMENDATIVE RIFERITE ALL'ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE

##### ART. 1.

*(Autorizzazione alla ratifica e ordine di esecuzione).*

*Al comma 1, aggiungere, in fine, la seguente lettera:*

i) «Protocollo nell'ambito dei trasporti», fatto a Lucerna il 31 ottobre 2000.

*Conseguentemente, al comma 2, dopo le parole: in conformità a quanto disposto dal capitolo V dei Protocolli di cui alle lettere a), b), d), e), f), g), h) aggiungere la seguente: , i).*

**\*1. 2.** Froner, Tempestini, Quartiani, Narducci, Barbi, Corsini, Lovelli, Zamparutti, Bernardini, Beltrandi, Farina Coscioni, Mecacci, Maurizio Turco, Realacci, Compagnon, Piffari, Menia.

25 ottobre 2011 – **Intervento di illustrazione dell'emendamento durante il seguito della discussione del disegno di legge: S. 1474 – Ratifica ed esecuzione dei Protocolli di attuazione della Convenzione internazionale per la protezione delle Alpi con annessi, fatta a Salisburgo il 7 novembre 1991 (Approvato dal Senato) (A.C. 2451-A) e delle abbinare proposte di legge: Zeller ed altri; Froner (A.C. 12-1298) (ore 16,45).**

**LAURA FRONER.** Signor Presidente, con questo emendamento proponiamo di reintrodurre nel provvedimento di ratifica dei Protocolli di attuazione della Convenzione internazionale per la protezione delle Alpi il Protocollo trasporti, perché riteniamo che esso costituisca un elemento fondamentale, insieme alle restanti parti del provvedimento, per la salvaguardia del delicato ecosistema alpino e allo stesso tempo rappresenti un'occasione per modernizzare il sistema dei trasporti italiano in chiave ecosostenibile.

D'altra parte, non possiamo non ricordare che il Protocollo trasporti era inserito nel testo del Governo che è stato approvato all'unanimità dal Senato nel maggio 2009. Ma qui alla Camera sono sorte alcune difficoltà che hanno portato la Commissione affari esteri, nella primavera del 2010, a votare a maggioranza per lo stralcio del Protocollo trasporti, sembra per venire incontro alle richieste della categoria dell'autotrasporto. La motivazione addotta sarebbe che tale Protocollo potrebbe pregiudicare la possibilità di realizzare infrastrutture stradali sul territorio italiano. In realtà, si tratta di una preoccupazione infondata per vari motivi. In primo luogo, perché la

disposizione di cui alla prima parte dell'articolo 11 del Protocollo trasporti non impedisce affatto che vengano realizzate infrastrutture stradali per migliorare le reti di trasporto in territorio italiano. Vi è infatti una differenza normativa fondamentale tra transito transalpino e intralpino. I progetti di ampliamento delle infrastrutture stradali nelle regioni alpine italiane sono di carattere intralpino e, come tali, verrebbero assoggettati alla seconda parte dell'articolo 11, che non contiene alcun divieto. Per ricadere nel divieto di cui alla prima parte dell'articolo 11, occorrerebbe realizzare un'autostrada o una via di grande comunicazione stradale transalpina, cioè che oltrepassi la dorsale principale delle Alpi da un luogo di origine a uno di destinazione posti all'esterno delle Alpi. La dorsale principale delle Alpi, per quanto riguarda le Alpi orientali, scorre in territorio austriaco, quindi non vi è nulla che vieti di realizzare autostrade, ad esempio, in Veneto fino al confine. Inoltre, poiché il Protocollo è già stato ratificato ed attuato in tutti gli altri Paesi alpini, la possibilità di realizzare nuove autostrade per il transito transalpino è comunque preclusa, indipendentemente dalla decisione di ratificare o meno il Protocollo in Italia.

In secondo luogo, il Protocollo trasporti è perfettamente in sintonia con il diritto e la politica comunitaria sui trasporti, che è una competenza comunitaria, come è stato opportunamente rilevato nella proposta della Commissione europea del 23 dicembre 2008, approvata su iniziativa del commissario Tajani e già avallata dal Parlamento europeo. Le istituzioni comunitarie hanno confermato, infatti, che il Protocollo sui trasporti è conforme all'acquis comunitario e non impone alcun obbligo giuridico supplementare e che, nelle rispettive sfere di competenza, la Commissione e gli Stati membri garantiranno che le misure adottate ai fini dell'attuazione del Protocollo sono e saranno coerenti non solo con il Protocollo stesso, ma anche con le altre disposizioni pertinenti del diritto comunitario e con lo spirito della politica in materia di trasporti dell'Unione europea. Vorrei, infine, sottolineare che non ratificare il Protocollo trasporti, oltre ad infliggere un duro colpo agli interessi economici e ambientali italiani nell'area alpina, arreca un grave danno di immagine al nostro Paese. Significa procrastinare ulteriormente nel tempo la completa e coerente attuazione della Convenzione delle Alpi e dei relativi nove Protocolli annessi, gettando discredito sul nostro Paese, che è rimasto l'unico Paese firmatario dell'Unione europea a non aver ancora ratificato i provvedimenti in questione dopo dieci anni. Tale fatto appare particolarmente grave se si considera che l'Italia, oltre ad ospitare la sede operativa distaccata del segretariato permanente della Convenzione delle Alpi, è il Paese che conta il maggior numero di abitanti nell'arco alpino e, assieme all'Austria, ha la superficie più estesa. Faccio quindi appello a tutti i colleghi della maggioranza e dell'opposizione a votare a favore di questi due emendamenti.

***N.B. l'emendamento è stato respinto con 296 contrari e 292 favorevoli.***

***E' stato accolto l'o.d.g. a prima firma Froner che impegna il Governo a dare corso anche legislativamente ai contenuti del protocollo trasporti non ratificato.***

***Di seguito il testo dell'o.d.g.***

- ***Testo Odg:***

La Camera, premesso che:

l'Italia è il principale contribuente alla Convenzione delle Alpi ed ospita una sede del segretariato;

avendo l'Unione europea già ratificato la Convenzione e sottoscritto il Protocollo trasporti, gli accordi ivi previsti sono senza dubbio coerenti con la normativa comunitaria; la mancata ratifica del protocollo sui trasporti da parte italiana costituisce un grave *vulnus* agli obiettivi perseguiti dalla Convenzione medesima e, da un lato, espone il nostro Paese alle critiche della comunità internazionale, dall'altro, determina gravi conseguenze sia sulla tutela ambientale dell'arco alpino, sia sulla popolazione ivi residente;

tale Protocollo - che all'articolo 11, comma 1, prevede un limite alla realizzazione di nuovi assi stradali di grande comunicazione transalpini, ossia di quelli che attraversano la dorsale centrale alpina da parte a parte - non avrebbe pregiudicato, di per sé, la possibilità di realizzare assi stradali sul territorio italiano, in considerazione del fatto che la dorsale alpina centrale si trova o sulla linea di confine - ad esempio Brennero - oppure in territorio estero;

la ratifica da parte dell'Italia non avrebbe dunque precluso la possibilità di realizzare le necessarie infrastrutture stradali, considerate strategiche per mantenere la competitività del Paese,

impegna il Governo

ad adottare ogni iniziativa legislativa utile a creare le condizioni che consentano una rapida ratifica anche del protocollo relativo ai trasporti;

a garantire che, nelle more della ratifica del suddetto protocollo, tutte le iniziative necessarie ad agevolare la movimentazione della merce da e per l'Italia avvengano, comunque, nel rispetto di quanto in esso previsto.

9/2451-A/2. Froner, Tempestini, Quartiani, Lovelli.

25 ottobre 2011 - **Dichiarazione di voto**

**LAURA FRONER.** Signor Presidente, benché la Convenzione per la protezione delle Alpi sia stata sottoscritta a Salisburgo nel 1991, sia stata ratificata dal nostro Paese con la legge n. 403 del 1999 e sia entrata in vigore il 27 marzo 2000, tutti i nove Protocolli di attuazione sono rimasti ancora inattuati. Già nella XIV legislatura l'iter di questo importante ed essenziale provvedimento aveva subito sino alla sospensione dell'esame da parte delle Camere le gravi contraddizioni del Governo di centrodestra allora in carica.

Il testo era giunto, infatti, alla seconda lettura da parte della Camera dei deputati privo del Protocollo sui trasporti che aveva avuto il parere favorevole di tutte le regioni dell'arco alpino (tale parere era stato previsto e reso obbligatorio in sede di approvazione della legge di ratifica della Convenzione), dell'ANCI e dell'Unione delle province italiane con una unanimità di consensi del tutto trasversale agli schieramenti politici.

Il Governo che aveva la maggioranza nella XIV legislatura aveva dato parere contrario all'attuazione di taluni Protocolli e nella IX Commissione (Trasporti) della Camera dei deputati arrivò ad esprimere parere contrario al proprio disegno di legge. Si tratta di un parere contrario ancora più incongruo giacché motivato con presunti profili problematici sotto il profilo della costituzionalità, riguardanti il riparto di competenze tra Stato e regioni determinati dalla riforma del Titolo V della parte seconda della Costituzione. Si trattò di scelte sbagliate che resero più complessi i temi e urgenti i tempi per le comunità dell'arco alpino, per l'Italia e la sua collocazione europea. Anche nella XV legislatura la discussione si era concentrata sulla materia dei trasporti. La novità che consentiva di auspicare un'approvazione a larghissima maggioranza della ratifica dei Protocolli e, in particolare, di quello sui trasporti era costituita dalla dichiarazione interpretativa che aveva accompagnato la sottoscrizione della Convenzione internazionale per la protezione delle Alpi da parte dell'Unione europea, nel senso di scongiurare l'esercizio di un diritto di veto da parte di uno Stato contraente rispetto alla progettazione di nuove infrastrutture e nel senso di tutelare il diritto comunitario in materia di trasporti rispetto al Protocollo che riguarda la stessa materia. Da sottolineare, inoltre, il parere positivo espresso dalla IX Commissione (Trasporti). Anche nella XV legislatura, l'iter del provvedimento di cui era stata esaurita la discussione generale alla Camera dei

deputati non fu però completato sia per la fine anticipata della legislatura, sia per la persistente contrarietà dell'opposizione di allora. Tuttavia, la ratifica dei Protocolli alla citata Convenzione diventa sempre più urgente, perché è sempre di maggiore attualità e rilevanza il contenuto proposto, alla luce delle crescenti preoccupazioni di tutto il mondo politico e scientifico sullo scioglimento dei ghiacciai e sull'impatto dei cambiamenti climatici sugli ecosistemi alpini e sull'economia delle zone montane annoverate tra quelle che più risentono dell'innalzamento della temperatura e delle sue conseguenze negative.

La Convenzione punta ad uno sviluppo sostenibile e integrato dell'arco alpino. Propone una pianificazione territoriale ed economica sostenibile dal punto di vista ambientale e sociale. Pone obiettivi di protezione della natura e del paesaggio, di sviluppo dell'agricoltura di montagna come presupposto del mantenimento delle biodiversità e della difesa della specificità e della tipicità dei prodotti dell'agricoltura e dell'allevamento di montagna. Indica, inoltre, obiettivi di pianificazione e protezione forestale, di miglioramento della compatibilità ambientale di produzione e distribuzione e utilizzo dell'energia, obiettivi di difesa del suolo e di protezione dei terreni meritevoli inclusi nelle aree protette. Pone, infine, obiettivi di sviluppo sostenibile per il turismo, anche valorizzando le aree di confine. La Convenzione non contrappone lo sviluppo all'ambiente, ma propone un nuovo paradigma: la sostenibilità ambientale e sociale dello sviluppo, che poi è l'unico modo moderno per creare nuovo sviluppo, soprattutto in un'area così fragile come quella dell'arco alpino.

Il nodo principale che ha reso e rende difficile anche nell'attuale legislatura - lo abbiamo appena visto - la ratifica dei Protocolli allegati alla Convenzione internazionale per la protezione delle Alpi è costituito dal Protocollo sui trasporti, firmato dall'Italia nel corso della VI Conferenza delle Alpi tenutasi a Lucerna il 30 e il 31 ottobre 2000.

Il Partito Democratico ritiene che la ratifica di questo Protocollo, insieme alle restanti parti del provvedimento, si inserisca coerentemente all'interno della necessità di salvaguardare il delicato ecosistema alpino e rappresenti, altresì, l'occasione migliore per modernizzare il sistema dei trasporti italiano in chiave ecosostenibile.

Il Protocollo trasporti mira, infatti, ad un coordinamento dello sviluppo integrato dei sistemi di trasporto transfrontalieri nell'arco alpino; promuove lo sviluppo del trasporto intermodale che, garantendo flessibilità sulla scelta del mezzo di trasporto e delle vie di comunicazione, consente anche un miglior rispetto delle esigenze di tutela dell'ambiente, adattando i trasporti a questo ultimo e non viceversa; prospetta il progressivo aumento delle strutture e delle infrastrutture ferroviarie poiché è di vitale importanza, dal punto di vista ecologico, il passaggio su rotaia del trasporto merci nell'arco alpino, oltre che augurabile una riduzione del volume complessivo dei trasporti; prevede che le esternalità di costo vadano imputate al responsabile; stabilisce il progressivo passaggio ad una fiscalità che favorisca i mezzi di trasporto a minore impatto ambientale; prevede la realizzazione di opere di protezione delle vie di trasporto contro i rischi naturali; persegue la tutela dell'ambiente naturale ed umano dall'impatto dei trasporti.

È indubbio - e lo abbiamo visto - che il maggiore punto di criticità è rappresentato dall'articolo 11 del Protocollo sui trasporti, che impegna le parti contraenti ad astenersi dalla costruzione di strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino. Ma, come abbiamo più volte ripetuto, l'articolo 11, comma 1, che prevede un limite alla realizzazione di nuovi assi stradali di grande comunicazione transalpini, ossia di quelli che attraversano la dorsale centrale alpina da parte a parte, non avrebbe pregiudicato, di per sé, la possibilità di realizzare assi stradali sul territorio italiano, in considerazione del fatto che la dorsale alpina centrale si trova o sulla linea di confine - ad esempio, il Brennero - oppure in territorio estero. La ratifica da parte dell'Italia non avrebbe, quindi, assolutamente precluso la possibilità di realizzare le necessarie infrastrutture stradali, considerate strategiche per mantenere la competitività del Paese.

Oltre a ciò, come ho già ricordato prima, il Protocollo trasporti sarebbe stato perfettamente in sintonia con il diritto e la politica comunitaria sui trasporti, come è stato opportunamente rilevato nella proposta della Commissione europea del 23 dicembre 2008, approvata su iniziativa del commissario Tajani e già avallata dal Parlamento europeo.

La Commissione, infatti, ha ritenuto che, ratificando il Protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi nell'ambito dei trasporti, la Comunità europea, oltre ad adempiere agli obblighi che le incombono in virtù del diritto internazionale, darà anche a tutte le parti contraenti un segnale politico forte circa il carattere prioritario da attribuire alla ratifica del Protocollo e che le disposizioni contenute nel Protocollo sui trasporti sono in linea con la politica comune dei trasporti della Comunità e rispettano pienamente la strategia «rendere i trasporti più ecologici». Infine, che la ratifica del Protocollo sui trasporti rafforzerebbe la cooperazione transfrontaliera con la Svizzera, il Liechtenstein e il Principato di Monaco, che non fanno parte dell'Unione europea. Ciò consentirebbe di garantire che gli obiettivi della Comunità europea siano condivisi dai partner regionali e che le iniziative in questione siano estese all'intera regione alpina. Per queste ragioni, la Commissione raccomanda che il Protocollo trasporti sia ratificato dalla Comunità europea.

Tant'è, siamo arrivati, purtroppo, allo stralcio del Protocollo trasporti.

Pur deprecando questo fatto, il gruppo del Partito democratico darà il suo voto favorevole al provvedimento, augurandosi che il Governo si impegnerà - come richiesto nel nostro ordine del giorno - ad adottare successivamente ogni iniziativa legislativa utile a creare le condizioni che consentano una rapida ratifica anche della parte relativa ai trasporti ed a garantire che, nelle more della ratifica del suddetto protocollo, tutte le iniziative necessarie ad agevolare la movimentazione della merce da e per l'Italia avvengano comunque nel rispetto di quanto in esso previsto.