



Trasporti terrestri

Luglio 2019

L'Accordo sui trasporti terrestri del 1999 liberalizza l'accesso al mercato dei trasporti stradali e ferroviari per la circolazione di persone e merci tra la Svizzera e l'Unione europea (UE) e, al contempo, costituisce la base legale per l'introduzione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) nel 2001. Questa tassa – i cui proventi contribuiscono a finanziare lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie in Svizzera – è finalizzata a promuovere il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia. Firmando l'Accordo sui trasporti terrestri, l'UE ha avallato questa politica di trasferimento.

Cronologia

- 2005–2017 adeguamenti della TTPCP (2005, 2008, 2009, 2012, 2017)
- 01.06.2002 entrata in vigore dell'Accordo
- 21.05.2000 accettazione da parte del popolo dell'Accordo nell'ambito della votazione sugli Accordi bilaterali I (con il 67,2% di «Sì»)
- 21.06.1999 firma dell'Accordo (pacchetto di Accordi bilaterali I)

Stato del dossier

Dopo aver registrato notevoli aumenti durante gli anni 1980 e 1990, il traffico pesante attraverso le Alpi è stato stabilizzato con l'introduzione della TTPCP nel 2001 e si è addirittura leggermente ridotto. L'entrata in servizio della Nuova ferrovia transalpina (NFTA) e l'apertura delle infrastrutture che la compongono (p. es. della galleria di base del San Gottardo) influiranno inoltre probabilmente sul numero di mezzi pesanti che transitano attraverso le Alpi.

Contesto

Per quanto riguarda il trasporto su strada, l'Accordo sui trasporti terrestri ha permesso di liberalizzare il mercato del settore nel suo insieme, vale a dire sia il trasporto di persone sia il traffico di merci, in Svizzera e nei 28 Stati membri dell'UE. In base all'Accordo, gli autotrasportatori svizzeri possono trasportare liberamente merci da uno Stato dell'UE a un altro («gran cabotaggio»). L'unica eccezione è il cosiddetto «piccolo cabotaggio» (trasporto all'interno dei confini di un Paese: p. es. da Parigi a Nizza o da Berna a Zurigo), che non è incluso nell'apertura del mercato.

Grazie all'Accordo, le imprese ferroviarie possono contare su un migliore accesso all'insieme delle reti ferroviarie per quanto riguarda il trasporto merci, in particolare a beneficio delle imprese attive nel settore dei trasporti combinati internazionali (autocarri o container caricati sul treno). Per allestire un trasporto di soli vagoni merci occorre raggruppare almeno due imprese internazionali affinché possano godere sia del diritto di transito sia del diritto di accesso nei Paesi dei relativi raggruppamenti.

Sforzandosi di migliorare la sua offerta in campo ferroviario, la Svizzera si è impegnata a realizzare la NFTA,

mentre l'UE ha acconsentito nello stesso tempo a migliorare l'accesso a nord e a sud di quest'ultima. La galleria di base del Lötschberg è entrata in servizio nel dicembre del 2007, mentre quella del San Gottardo nel dicembre del 2016. L'apertura delle due nuove gallerie ha permesso non solo di ridurre notevolmente la percorrenza del trasporto passeggeri, ma anche di aumentare la capacità del traffico merci.

Con l'Accordo sui trasporti terrestri, l'UE ha, in linea di principio, accettato l'introduzione graduale della TTPCP e, allo stesso tempo, la politica svizzera dei trasporti che mira a trasferire le merci pesanti dalla strada alla ferrovia. Riscossa dal 2001 su tutti i mezzi pesanti che circolano sulle strade svizzere, la TTPCP viene calcolata secondo il principio di causalità («chi inquina paga») in funzione della distanza percorsa, del peso totale dei veicoli nonché del grado di emissione di sostanze inquinanti. L'ultimo adeguamento delle tariffe risale al 1° gennaio 2008. Attualmente l'importo della TTPCP ammonta in media a 325 CHF per un autocarro di 40 tonnellate che percorre una tratta pari a 300 chilometri (p. es. da Basilea a Chiasso). A causa del costante rinnovamento del parco veicoli e della conseguente riduzione dell'emissione di sostanze inquinanti, questa media si abbassa con il passare del tempo. Per questo, il Comitato misto può adeguare periodicamente le modalità di riscossione della TTPCP. Nel giugno del 2016 il Comitato misto ha deciso di adeguare le regole di riscossione della TTPCP, facendo retrocedere i veicoli EURO III nella categoria fiscale più cara e attribuendo i veicoli EURO IV ed EURO V alla categoria fiscale media.

Come contropartita all'introduzione della TTPCP, la Svizzera ha accettato di aumentare il limite di peso dei mezzi pesanti, che dal 2000 al 2005 è passato progressivamente da 28 a 40 tonnellate. Il limite di 40 tonnellate è giustificato sia dal punto di vista economico sia sotto il profilo ecologico. Infatti, per trasportare la medesima quantità di merci occorrono oggi meno transiti di autocarri rispetto a prima.

Contenuto

L'Accordo segue il principio dell'equivalenza delle legislazioni delle parti contraenti, il che significa che la Svizzera e l'UE non sono tenute ad avere regole identiche. È sufficiente che l'efficacia e la portata delle rispettive norme giuridiche siano armonizzate. Per esempio, in Svizzera vengono attualmente create basi legali nazionali (tramite leggi o ordinanze) di cui successivamente sarà verificata l'equivalenza insieme all'UE. Se le parti contraenti concordano sul fatto che la legislazione svizzera e quella europea sono equivalenti, il relativo atto normativo verrà recepito, tramite una decisione del Comitato misto Svizzera-UE sui trasporti terrestri, nell'Allegato 1 dell'Accordo. Si tratta essenzialmente di atti normativi dell'UE, p. es. nei settori dell'interoperabilità e della sicurezza del traffico ferroviario nonché delle infrastrutture stradali e dei trasporti stradali. L'armonizzazione del diritto svizzero con le normative UE in questi settori rappresenta una condizione importante per lo sviluppo di una politica dei trasporti condivisa, in grado di eliminare gli ostacoli tecnici e di facilitare l'accesso al mercato europeo da parte delle imprese svizzere del settore ferroviario e dei trasporti su strada.

L'Accordo mira a garantire condizioni concorrenziali e di accesso al mercato paragonabili per le aziende di trasporti stradali e ferroviari con sede in Svizzera e nell'UE. A tal fine, anche la normativa riguardante l'accesso alla professione di autista e le relative disposizioni sociali nonché le norme tecniche e i limiti di peso per i veicoli pesanti sono state in larga parte armonizzate. L'introduzione di prescrizioni comuni in materia di interoperabilità e sicurezza ha portato anche a un'armonizzazione tecnica nel settore del traffico ferroviario.

Portata dell'Accordo

L'Accordo sui trasporti terrestri consente di realizzare una politica dei trasporti coordinata tra la Svizzera e l'UE. Tale politica non mira solo a soddisfare le esigenze legate a una maggiore mobilità e al trasporto merci in costante aumento, obiettivo che raggiunge aprendo in parte i mercati del traffico (liberalizzazione), ma anche a tenere conto delle preoccupazioni legate alla tutela dell'ambiente, in particolare incitando a trasferire il più possibile su rotaia il trasporto di merci su strada e allestendo itinerari il più possibile diretti. Un contributo al riguardo è dato, non da ultimo, dallo sviluppo dell'infrastruttura

ferroviaria transalpina, previsto nell'Accordo, con la costruzione della NFTA.

Nel 2017 attraverso le Alpi svizzere sono transitati complessivamente 39,6 milioni di tonnellate di merci, circa il 2% in più rispetto all'anno precedente. La crescita ha riguardato il trasporto su ferrovia: dopo il forte calo registrato l'anno precedente a causa della chiusura delle tratte presso Rastatt (D) e Luino (I), nel 2018 vi è stata una ripresa. La quota di mercato della ferrovia nel trasporto merci transalpino è aumentata lievemente rispetto all'anno precedente passando dal 70 al 71%. Con 941 000 transiti, il numero dei veicoli pesanti per il trasporto merci che hanno attraversato le Alpi svizzere è stato di circa un terzo inferiore a quello del 2000, anno in cui con la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) e l'aumento graduale del limite di peso a 40 tonnellate sono state create nuove condizioni quadro. Il numero dei transiti è diminuito in maniera più marcata (-1,4%) rispetto alla quantità di merci trasportate su strada (-0,2%). Ciò è riconducibile al migliore utilizzo della capacità di carico degli autocarri. Dei quattro valichi stradali svizzeri, il San Gottardo e il San Bernardino continuano a essere gli assi di trasporto più importanti. Tuttavia, il valore target definito per legge per il 2018 (650 000 transiti di autocarri) non è stato raggiunto.

Dal 2005 al 2018 i proventi netti della TTPCP hanno registrato il seguente andamento:

Anno	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Mio. CHF	1231	1306	1336	1441	1452	1490	1555
Anno	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Mio. CHF	1529	1517	1493	1457	1450	1627	1603*

*Previsioni

Circa un quarto di questi proventi è versato da autotrasportatori stranieri. Il ricavo della tassa viene versato per due terzi alla Confederazione e per il rimanente terzo ai Cantoni. La quota della TTPCP spettante alla Confederazione serve ad alimentare un fondo per il finanziamento di progetti infrastrutturali nei trasporti pubblici (NFTA, collegamento alla rete ferroviaria europea ad alta velocità, provvedimenti contro l'inquinamento acustico, ecc.).

Link alla versione PDF

www.dfae.admin.ch/europa/trasporti-terrestri

Maggiori informazioni

Ufficio federale dei trasporti UFT

Tel. +41 58 462 57 11, info@bav.admin.ch, www.uft.admin.ch

Direzione degli affari europei DAE

Tel. +41 58 462 22 22, europa@eda.admin.ch

www.dfae.admin.ch/europa_it