



# Trasporti terrestri

Settembre 2020

**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 ridotto con l'introduzione della TTPCP nel 2001. 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, tra la Svizzera e gli Stati membri dell'UE. In base all'Accordo, gli autotrasportatori svizzeri possono trasportare liberamente anche 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 da parte di imprese estere: p. es. da Parigi a Nizza o da Berna a Zurigo), che non è incluso nell'apertura del mercato. Sulle linee internazionali di autobus, non è consentito trasportare passeggeri su tratte parziali all'interno della Svizzera (divieto di cabotaggio).

Nell'ambito del trasporto merci le imprese ferroviarie hanno un miglior accesso reciproco alle reti ferroviarie, fattore di cui beneficiano in particolare le aziende di trasporto che effettuano trasporti combinati inter-

nazionali (autocarri o container che vengono caricati sui treni). Per allestire un trasporto con 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 (35 km) è entrata in servizio nel dicembre del 2007, quella del San Gottardo (57 km) nel dicembre del 2016. Con l'apertura al traffico della nuova galleria di base del Ceneri (15 km) nel dicembre 2020 la NEAT, l'opera ferroviaria del secolo, sarà completata. Le tre nuove gallerie permettono 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. La TTPCP permette di compensare non solo i costi di infrastruttura non coperti da altre prestazioni o tasse ma anche i costi esterni provocati dal traffico di autocarri, come i danni all'ambiente, alla salute delle persone ecc. I proventi della

TTPCP non devono superare i costi causati dal traffico pesante. 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 massimo autorizzato dei veicoli nonché del grado di emissione di sostanze inquinanti. Secondo l'Accordo sul trasporto di merci e passeggeri su strada e per ferrovia, un trasporto effettuato con un autocarro di 40 tonnellate su una tratta da un confine all'altro (tratta di riferimento: Basilea - Chiasso: 300 km) può costare al massimo 325 CHF (media ponderata). 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 dei trasporti terrestri Svizzera-UE può adeguare periodicamente le modalità di riscossione della TTPCP. Nel giugno del 2016 il Comitato misto ha deciso, per esempio, di adeguare le regole di riscossione della TTPCP, per esempio 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**

LL'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 create basi legali nazionali (tramite leggi o ordinanze) di cui successivamente sarà verificata l'equivalenza con il diritto UE insieme all'Unione europea. Se le parti contraenti concordano sul fatto che la legislazione svizzera e quella europea sono equivalenti, il relativo atto normativo europeo 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 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 2019 attraverso le Alpi svizzere sono transitati complessivamente 37,8 milioni di tonnellate di merci su strada e su rotaia, il 5% in meno rispetto al 2018. La causa principale di questo calo potrebbe essere ricondotta alla congiuntura meno favorevole, soprattutto in Italia. La quota di mercato della ferrovia nel trasporto di merci transalpino rimane invariata al 71%. Il numero di transiti di autocarri attraverso le Alpi svizzere è sceso a 898 000, con 500 000 viaggi in meno rispetto al 2000 quando, con la nuova 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 Gottardo rimane di gran lunga il principale asse di transito (72%), seguito dal San Bernardino e dal Sempione.

L'obiettivo di riduzione a 650'000 transiti di mezzi pesanti attraverso le Alpi svizzere avrebbe dovuto essere raggiunto entro due anni dall'entrata in eser-

cizio della galleria di base del San Gottardo (2018). Con 898 000 transiti, il valore supera ancora di 248 000 unità tale obiettivo. Per centrare questo traguardo, il Consiglio federale e il Parlamento intendono adottare misure più incisive per incrementare il trasferimento del trasporto di merci transalpino dalla strada alla rotaia.

Dal 2006 al 2019 i proventi netti della TTPCP hanno registrato il seguente andamento:

Anno	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Mio. CHF	1306	1336	1441	1452	1490	1555	1529
Anno	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Mio. CHF	1517	1493	1457	1450	1627	1603	1590

Circa un quarto di questi proventi è versato da auto-transportatori stranieri. Il ricavo della tassa viene versato per due terzi alla Confederazione e per il rima-

nente 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](http://www.dfae.admin.ch/europa/trasporti-terrestri)

**Maggiori informazioni**

Ufficio federale dei trasporti UFT

Tel. +41 58 462 57 11, [info@bav.admin.ch](mailto:info@bav.admin.ch), [www.uft.admin.ch](http://www.uft.admin.ch)

Direzione degli affari europei DAE

Tel. +41 58 462 22 22, [europa@eda.admin.ch](mailto:europa@eda.admin.ch)

[www.dfae.admin.ch/europa\\_it](http://www.dfae.admin.ch/europa_it)