



Trasporti terrestri

Giugno 2022

L'Accordo sui trasporti terrestri del 1999 liberalizza il 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 contrattuale 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 un importante strumento che promuove il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia. Firmando l'Accordo sui trasporti terrestri, l'UE ha avallato questa politica di trasferimento.

Cronologia

- 2005-2021 adeguamenti della TTPCP (2005, 2008, 2009, 2012, 2017, 2021)
- 1.6.2002 entrata in vigore dell'Accordo
- 21.5.2000 accettazione da parte del popolo dell'Accordo nell'ambito della votazione sugli Accordi bilaterali I (con il 67,2% di «Sì»)
- 21.6.1999 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 su strada 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 che effettuano trasporti combinati internazionali (autocarri o container che vengono caricati sui treni). Per allestire un trasporto con soli vagoni merci occorre raggruppare almeno due imprese internazionali affinché pos-

sano godere sia del diritto di transito sia del diritto di accesso nei Paesi dei relativi raggruppamenti. A differenza dell'UE, nel settore ferroviario la Svizzera ha aperto solo il mercato del trasporto merci. Le imprese ferroviarie dell'UE possono offrire servizi di trasporto internazionale di passeggeri (p. es. anche treni notturni) solo in collaborazione con un'impresa ferroviaria svizzera.

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 NFTA, l'opera ferroviaria del secolo, è stata 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 con massa

superiore alle 3,5 tonnellate 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 adegua periodicamente le modalità di riscossione della TTPCP. Dal mese di giugno 2021 gli autocarri più vecchi della categoria EURO IV ed EURO V sono quindi stati retrocessi dalla categoria media della TTPCP a quella più costosa.

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, 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. Le nuove basi legali create in Svizzera vengono esaminate insieme all'UE per verificarne l'equivalenza con il diritto UE. Il relativo atto normativo europeo verrà quindi recepito, tramite una decisione del Comitato misto 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, delle infrastrutture stradali e dei trasporti stradali.

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. L'armonizzazione del diritto svizzero con le normative UE rappresenta una condizione importante per lo sviluppo di una politica dei trasporti condivisa, in grado di eliminare gli ostacoli tecnici, di consentire un traffico ferroviario transfrontaliero efficace e di facilitare l'accesso al mercato europeo per le imprese svizzere dei trasporti su strada.

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, stabilito nell'Accordo, con la costruzione della NFTA.

Nel periodo compreso tra il 2018 e il 2020 il volume delle merci trasportate su strada e su rotaia attraverso le Alpi svizzere è diminuito da 39,6 a 34,8 milioni di tonnellate (-12%). La causa principale di questo calo potrebbe essere ricondotta alla congiuntura meno favorevole dovuta alla pandemia di COVID-19. La grande maggioranza del traffico transalpino attraverso la Svizzera (quasi l'85%) è costituita dal traffico di transito. Il traffico interno rappresenta l'11% e, nel 2019, la quota di traffico di importazione ed esportazione è stata solo del 5%. All'inizio del 2021 la quota di mercato della ferrovia nel trasporto merci transalpino è stata di quasi il 74%, un valore eccezionalmente alto nella regione alpina.

Nel 2020 il numero di transiti di autocarri attraverso le Alpi svizzere è sceso a 862 000 (diminuzione dell'8% rispetto al 2018 e del 38% rispetto al 2000). Si tratta di circa 500 000 viaggi in meno rispetto al 2000 quando, con la TTPCP e l'aumento graduale del limite di peso a 40 tonnellate, sono state create nuove condizioni quadro. Tuttavia, il valore è ancora ben al di sopra dell'obiettivo di ridurre a 650 000 i transiti annui di mezzi pesanti attraverso le Alpi svizzere. Il Gottardo rimane di gran lunga il principale asse di transito (72%), seguito dal San Bernardino e dal Sempione.

I proventi netti della TTPCP ammontano a circa 1,4-1,6 miliardi di franchi all'anno. 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 Confederazione utilizza la sua quota principalmente per finanziare l'infrastruttura ferroviaria. I Cantoni usano le loro entrate per finanziare progetti di trasporto.

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

Divisione Europa DE

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

www.dfae.admin.ch/europa_it