



# Documentazione per la stampa

## Conferenza dei Ministri dei trasporti dei Paesi alpini

Data 2 maggio 2012

### «Follow up di Zurigo» - significato e scopo

Dal 2001 i Ministri dei trasporti dei Paesi alpini si riuniscono periodicamente. Gli incontri si svolgono a seguito della «Dichiarazione congiunta di Zurigo» adottata dopo una serie di gravi incidenti avvenuti in tre gallerie stradali dell'arco alpino (San Gottardo CH, Tauern A, Monte Bianco F)<sup>1</sup>. All'inizio il cosiddetto «Processo di follow up di Zurigo» era incentrato su questioni di sicurezza e di coordinamento. Con il tempo l'attenzione si è spostata sempre più su argomenti di politica dei trasporti, in particolare sulla domanda se e con quali strumenti fosse possibile favorire maggiormente il trasferimento del traffico nell'arco alpino dalla strada alla rotaia.

A questo proposito tre strumenti sono stati esaminati in modo approfondito:

- la borsa dei transiti alpini (BTA), che prevede un numero limitato di transiti annui di autocarri per ogni corridoio e la messa all'asta dei diritti di transito;
- il sistema di scambio di quote di emissioni nella regione alpina (AETS), che per ogni corridoio stabilisce quote di emissioni massime all'anno, ad esempio per il CO<sub>2</sub>;
- TOLL+, in cui si applicano pedaggi più elevati durante le ore di punta e più bassi durante quelle di minor traffico, in modo da ottenere l'internalizzazione dei costi e una distribuzione più uniforme del traffico.

Si sono svolti diversi studi per valutare fattibilità ed effetti dei tre strumenti. Nel 2011 è stato pubblicato il rapporto ALBATRAS<sup>2</sup> che analizza diversi scenari. Sulla base delle sue conclu-

---

<sup>1</sup>Dichiarazione congiunta concernente il miglioramento della sicurezza stradale in particolare nelle gallerie nella regione alpina (30 novembre 2001)

<sup>2</sup>ALignment of the heavy traffic management instruments ACE, AETS and TOLL+ on a comparable scientific, technical and operational level taking into account the introduction of different thresholds in order to analyze transport flow impacts on alpine routes and Basic TRAffic Study upon different thre-



sioni i Ministri dei trasporti dei Paesi alpini hanno commissionato due altri studi (LEGALP e EFFINALP) che sono stati adottati in occasione del vertice odierno.

Ai lavori del «Follow up di Zurigo» partecipano la Germania, la Francia, l'Italia, l'Austria, la Slovenia, la Svizzera e da quest'anno anche il Principato del Liechtenstein. La Commissione europea vi prende parte in veste di osservatore. La presidenza è passata oggi dalla Svizzera alla Germania.

### **Risultato relativo alla gestione degli eventi**

Il gruppo di lavoro «Gestione degli eventi» ha gettato le basi per una gestione coordinata degli eventi nell'arco alpino (incidenti, ingorghi e altri disagi), mettendo a punto un apposito regolamento e le relative spiegazioni, un modulo di segnalazione e un sito internet. L'obiettivo è assicurare, attraverso regole precise, un'informazione affidabile tra gli Stati in caso di eventi, come pure durante e dopo la loro gestione. A questo scopo viene creata una rete di punti di contatto nazionali che consente uno scambio di informazioni semplice e veloce. Spetta poi ad ogni singolo Stato decidere come diffondere sul proprio territorio nazionale le informazioni ottenute in questo modo e, soprattutto, in quale misura trasmetterle agli organi ufficiali, ad esempio a livello ministeriale.

Questo sistema d'informazione si applica ai disagi di almeno 48 ore che interessano gli assi di transito più importanti dell'arco alpino. Il sistema, che serve ad esempio per deviare il traffico, è affiancato da un sito web che fornisce informazioni supplementari sui principali assi di transito. Gli strumenti creati costituiscono un passo decisivo verso la gestione coordinata degli eventi nell'arco alpino.

### **Risultati relativi agli strumenti di gestione del traffico**

#### ***Studio LEGALP***

Nello studio LEGALP, svolto sotto l'egida della società Waldeck Rechtsanwälte con sede a Francoforte sul Meno, è stata esaminata la compatibilità dei tre strumenti di gestione del traffico pesante con il diritto dell'UE e dei Paesi partecipanti al «Follow up di Zurigo». Secondo gli autori, prevedere un pedaggio su determinati assi di transito nel traffico nord-sud potrebbe risultare giuridicamente problematico visto che vi sono altri itinerari liberamente utilizzabili.

---

sholds and their impact on transport flows on alpine routes - Confronto tra gli strumenti di gestione del traffico pesante BTA, AETS e TOLL+ dal profilo scientifico, tecnico e operativo, ipotizzando l'introduzione di diversi limiti soglia allo scopo di analizzare gli effetti sui flussi di traffico lungo gli itinerari alpini



L'introduzione di una borsa dei transiti alpini o di un sistema per lo scambio di quote di emissioni potrebbe porre ulteriori difficoltà giuridiche. In base al diritto comunitario, restrizioni quantitative del traffico merci su strada sono infatti ammissibili solo se giudicate proporzionate dalla Corte di giustizia delle Comunità europee (CGCE) e in proposito gli autori osservano che, recentemente, la CGCE ha revocato il divieto di circolazione sull'autostrada austriaca dell'Inntal per gli autocarri che trasportano merce di massa. Il sistema TOLL+ è per contro in linea con la strategia dell'UE che prevede pedaggi per internalizzare i costi esterni causati dal traffico merci su strada in termini di danni per l'ambiente. Per attuarlo, il sistema andrebbe tuttavia adeguato in diversi punti alla direttiva UE sull'eurobollo.

### **Studio EFFINALP**

Nello studio EFFINALP, effettuato sotto l'egida della società Infrac di Zurigo, sono state analizzate le conseguenze economiche di un'introduzione dei tre strumenti di gestione per le diverse regioni e i vari settori dell'economia. Secondo gli autori, nell'insieme le conseguenze risulterebbero ridotte. Per i settori a forte intensità di trasporto, l'impatto sul valore aggiunto lordo sarebbe in media solo dello 0,3 per cento. Per il traffico merci su strada e su rotaia, non supererebbe il 4-5 per cento. Vi sono tuttavia alcune regioni nel Norditalia e in Austria che risulterebbero colpite più delle altre. In questi casi l'impatto può essere attenuato applicando incentivi e misure di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Il Comitato direttivo del «Follow up di Zurigo» ha adottato il rapporto EFFINALP con alcune riserve che saranno pubblicate nella prefazione dello stesso.

### **Altre attività**

Il gruppo di lavoro «Sicurezza nelle gallerie ferroviarie» proseguirà i lavori concernenti le merci pericolose e il trasporto combinato. Nell'ambito del rilevamento dei dati nel traffico merci attraverso le Alpi (Cross Alpine Freight Transport CAFT) le relative attività saranno svolte in modo coordinato.

### **Seguito dei lavori**

Il gruppo di lavoro «Strumenti di gestione del traffico» proseguirà la propria attività sulla base dei risultati dei rapporti ALBATRAS, EFFINALP e LEGALP. Si analizzeranno inoltre in modo approfondito gli aspetti legati alla protezione dell'ambiente e alla proporzionalità degli strumenti di gestione, di particolare rilievo alla luce dell'ordinanza della CGCE concernente il divieto settoriale di transito. A questo scopo sarà istituito un nuovo gruppo di lavoro con il compito di esaminare, sulla base di obiettivi ambientali come l'applicazione di valori limite per gli inquinanti, quali ripercussioni siano da attendersi e se vadano previste misure di gestione del traffico e di che tipo.



Il Comitato direttivo è stato inoltre incaricato dai Ministri di approfondire sotto la presidenza tedesca l'analisi del sistema TOLL+ e di valutare ulteriori aspetti quali l'opportunità di incentivare l'uso di autocarri a basso impatto ambientale nell'intero arco alpino e le possibilità per migliorare l'informazione agli operatori del mercato in merito ai trasporti ferroviari offerti. A medio-lungo termine i Ministri intendono definire una tabella di marcia per l'introduzione entro il 2025/2030 di uno strumento di gestione del traffico pesante a carattere restrittivo e applicabile all'intero arco alpino.

Per ulteriori informazioni: Ufficio federale dei trasporti, Settore Informazione,  
tel. 031 322 36 43  
[presse@bav.admin.ch](mailto:presse@bav.admin.ch)