



Scheda informativa sul processo di «follow-up di Zurigo»

Data 22.05.2014

Contesto iniziale

A seguito di una serie di gravi incidenti verificatisi nelle gallerie stradali alpine, nel 2001 i Ministri dei trasporti dei Paesi alpini hanno firmato la «Convenzione congiunta di Zurigo», nella quale si impegnano, tra l'altro, a incontri regolari. Ai temi inizialmente al centro del cosiddetto processo di «follow-up di Zurigo», ossia sicurezza e coordinamento, si è aggiunta successivamente la questione del trasferimento del traffico dalla gomma alla rotaia. Sulla base di alcuni studi sugli effetti di diversi sistemi di gestione del traffico pesante (borsa dei transiti alpini, sistema di scambio di quote di emissioni, Toll+) e sulla loro compatibilità con le normative in vigore nei diversi Paesi alpini, i Ministri dei trasporti hanno stabilito che Toll+ è il sistema più idoneo. Basato sulla direttiva UE sull'eurovignetta, esso consente di internalizzare parte dei costi esterni e di applicare una tassa per il trasporto merci su strada proporzionata alla domanda. Durante il loro incontro del 2012 i Ministri dei trasporti coinvolti hanno pertanto deciso di lavorare all'implementazione di Toll+ e di provvedere entro il 2025/2030 all'introduzione di un sistema di controllo e di limitazione del traffico pesante ancora più evoluto in tutta la regione alpina. A tale scopo sono stati commissionati ulteriori studi, in particolare sugli strumenti di gestione del traffico pesante già in uso o in programma nei singoli Paesi e sugli indicatori ambientali.

I rapporti sui risultati di questi studi sono stati discussi durante l'incontro dei Ministri dei trasporti del maggio 2014.

Principali risultati emersi dagli ultimi rapporti

Rapporto sugli strumenti di gestione del traffico pesante

Il nuovo rapporto sugli strumenti di gestione del traffico pesante offre uno sguardo d'insieme sui sistemi di tassazione attualmente in uso nei singoli Paesi alpini e su eventuali progetti futuri. Sono emersi approcci molto diversi tra loro: alcuni Paesi a-



dottano un sistema basato sull'utilizzo dell'infrastruttura (ad es. il pedaggio per autostrade e gallerie in Francia, Italia e Slovenia), altri, invece, presentano sistemi di pedaggio che in conformità alle disposizioni della direttiva UE sull'eurovignetta internazionalizzano – o quantomeno permettono di internalizzare – anche i costi esterni del traffico pesante (es. Austria). La direttiva UE stabilisce, ad esempio, per quali categorie di veicoli pesanti e di strade è possibile un sistema di pedaggio.

La Svizzera, dal canto suo, prevede una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), ossia una tassa calcolata secondo i chilometri percorsi ma anche in base alla quantità di sostanze inquinanti emesse dal motore, internalizzando così buona parte dei costi esterni. Recentemente il governo francese ha accantonato temporaneamente alcuni progetti che prevedevano l'introduzione di una tassa (ecotassa) su autostrade e strade a scorrimento veloce finora ancora esenti da pedaggio.

Il rapporto mette inoltre a confronto i pedaggi attualmente riscossi lungo i principali assi Nord–Sud in Austria/Italia, Svizzera e Francia/Italia, prendendo a riferimento tratte equiparabili di 300-350 chilometri. L'importo maggiore viene pagato sull'asse del Fréjus (pedaggio elevato per il transito nel traforo omonimo); segue l'asse del Gottardo, mentre il minor pedaggio è quello riscosso lungo l'asse del Brennero, grazie alle tariffe più basse applicate lungo le tratte di accesso in Germania e in Italia. In Austria, invece, la tassa per chilometro equivale all'incirca alla TTPCP svizzera.

Sulla base di questi dati sarà ora possibile individuare gli elementi per un nuovo studio più dettagliato. Esso dovrà approfondire alcune questioni quali i costi di implementazione dei diversi sistemi, le eventuali misure di accompagnamento necessarie (ad. es. un'offerta alternativa di trasporto ferroviario) o l'impiego dei proventi conseguiti con il pedaggio.

Rapporto sul trasporto combinato

Un altro rapporto presenta la situazione del trasporto combinato (TC) strada/ferrovia lungo i principali assi Nord–Sud nei Paesi alpini. Tale sistema può rappresentare infatti una valida alternativa per sgravare le arterie stradali congestionate dal traffico merci. Il rapporto rivela che per quelle tratte potenzialmente idonee al trasporto combinato sono già state presentate offerte da alcuni operatori, tuttavia ancora variegata e difforme. Lo stesso vale per il finanziamento statale del TC: mentre in Svizzera, ad esempio, esso riceve dalla Confederazione sussidi relativamente elevati, in particolare il trasporto combinato accompagnato (autostrada viaggiante), in altri Paesi i finanziamenti sono di molto inferiori o addirittura nulli. Il rapporto riassume, in una lista, le offerte di trasporto combinato accompagnato e non accompagnato disponibili: attraverso un suo aggiornamento regolare si potrà disporre di ulteriori basi anche in questo settore per nuove decisioni in materia di gestione del traffico pesante.



Rapporto di sintesi sui sistemi di monitoraggio ambientale nella regione alpina

Il gruppo di lavoro sul tema degli indicatori ambientali ha iniziato la propria attività nel dicembre del 2012. I suoi compiti comprendevano l'elaborazione, nell'ambito di un rapporto di sintesi, delle informazioni ambientali disponibili sulla regione alpina, l'analisi dell'efficacia di diverse misure e strumenti (tra cui i sistemi di gestione del traffico pesante) in termini di riduzione dell'inquinamento ambientale e l'illustrazione della normativa ambientale di interesse per il settore dei trasporti in vigore nei Paesi coinvolti nel processo di follow-up di Zurigo.

Il suddetto rapporto di sintesi sui sistemi di monitoraggio ambientale nella regione alpina contiene:

- un quadro d'insieme dei sistemi di monitoraggio adottati nei singoli Paesi;
- informazioni su sistemi internazionali di monitoraggio;
- una presentazione delle attività svolte nell'ambito della Convenzione delle Alpi;
- un riassunto dei principali risultati di progetti di ricerca nazionali e internazionali;
- un quadro generale sull'inquinamento atmosferico (NO_x, PM, CO, O₃) e - se presente - fonico nelle regioni alpine;
- una rappresentazione cartografica delle reti di misurazione e dell'inquinamento ambientale nella regione alpina;
- un allegato contenente dati più precisi sui singoli Paesi e link per ulteriori informazioni.

Il rapporto rivela l'esistenza di sistemi per il monitoraggio completo dell'inquinamento atmosferico, che permettono in buona parte addirittura rilevazioni e informazioni in tempo reale. Per valutare l'inquinamento fonico vengono abitualmente elaborati modelli sulla base di apposite mappe acustiche, mentre solo in Svizzera si procede a effettive misurazioni del rumore lungo strade e linee ferroviarie. Le analisi hanno permesso inoltre di individuare le zone in cui vengono superati i valori limite fissati per gli inquinanti atmosferici. Forniscono, infine, dati – in parte ancora incompleti – sul numero di abitanti esposti al rumore lungo le vie di comunicazione.

Rapporto sulla normativa ambientale di interesse per il settore dei trasporti

Il rapporto illustra la situazione nei singoli Paesi e in UE in relazione ai seguenti ambiti:

- principali normative nazionali ed europee in materia di inquinanti atmosferici, CO₂ e rumore;
- confronto tra i valori limite di emissione e immissione stabiliti per gli inquinanti atmosferici, i gas a effetto serra (CO₂) e il rumore;



- mappe delle zone in UE e in Svizzera in cui vengono superati i valori limite in vigore per gli inquinanti atmosferici.

Il rapporto rivela che le normative dei singoli Paesi UE sono in buona parte armonizzate tra loro e in linea con le direttive europee, in particolare nell'ambito degli inquinanti atmosferici e dei gas serra. Le principali differenze si osservano invece rispetto alla Svizzera e al Liechtenstein, che per i maggiori inquinanti atmosferici prodotti dal settore dei trasporti (NO₂ e PM₁₀) fissano valori di immissione più bassi. Anche l'Austria, nell'area UE, prevede valori limite inferiori per il NO₂.

In materia di inquinamento fonico le normative dei singoli Paesi sono più differenziate, non da ultimo perché le relative direttive UE non impongono valori limite precisi. Alcuni Paesi stabiliscono valori per singoli vettori di trasporto o assi di comunicazione, altri invece sulla base del grado di sensibilità al rumore di determinate zone. A seconda del Paese varia, inoltre, l'effetto vincolante dei limiti stabiliti, rispetto ad esempio all'obbligo di risanamento o agli effetti derivanti per le infrastrutture. Comune denominatore delle regolamentazioni di tutti i Paesi esaminati sono i valori limite più bassi durante la notte.

I gruppi di lavoro del follow-up di Zurigo hanno chiesto all'organo direttivo di pubblicare i rapporti sugli indicatori ambientali nelle prossime settimane. Non è chiaro per il momento se verranno pubblicati anche i rapporti sui sistemi di gestione del traffico pesante, non ancora definitivi.

Prospettive future

Questi ultimi rapporti rappresentano un nuovo punto di partenza per le attività future dei gruppi di lavoro del follow-up di Zurigo. Sono già previsti alcuni studi sull'efficacia di singoli strumenti (ad es. Toll+) per il raggiungimento di determinati obiettivi di tutela (ad es. il rispetto dei valori limite fissati per gli inquinanti atmosferici). Tale analisi consentirà una valutazione più completa dell'efficacia delle misure e degli strumenti di cui finora, nell'ambito del processo di follow-up di Zurigo, sono stati analizzati soprattutto gli effetti su trasporti ed economia. L'obiettivo ultimo è individuare le misure da promuovere tanto per l'efficacia quanto per l'efficienza.

Informazioni:

Ufficio federale dei trasporti, Settore Informazione,
+41 31 322 36 43
presse@bav.admin.ch