



Scheda informativa

3 maggio 2007

Borsa dei transiti alpini: principali risultati dello studio di approfondimento

Benché il numero di camion in transito attraverso le Alpi dal 2001 sia diminuito, con le misure attuali l'obiettivo di trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia non potrà essere realizzato entro tempi brevi. La borsa dei transiti alpini (BTA) è uno strumento fondato su meccanismi di mercato atto a gestire le limitate capacità stradali e a raggiungere l'obiettivo di trasferimento auspicato. Nel quadro di uno studio di approfondimento, un gruppo di esperti esterni ha sviluppato un sistema applicabile sia sotto il profilo tecnico che giuridico e dell'esercizio.

Concezione

Tramite la borsa dei transiti alpini il numero di trasporti merci attraverso le Alpi può essere limitato e l'auspicato obiettivo di trasferimento realizzato in modo affidabile ed efficiente. Lo studio propone di vincolare ogni trasporto merci attraverso le Alpi a un diritto di transito. Questo diritto si applica a tutti i valichi alpini del Paese, fermo restando che gli autotrasportatori sono liberi di scegliere la via da percorrere. Per evitare il traffico di aggiramento attraverso i Paesi limitrofi, la borsa dei transiti alpini presuppone la messa a punto di una procedura coordinata nell'insieme dell'arco alpino.

Unità di transiti alpini e diritti di transito

Lo studio fa una distinzione tra le unità di transiti alpini (UTA) e i diritti di transito (DT).

- **UTA:** ogni Stato determina il numero di transiti ammessi e, su questa base, fissa il numero di UTA da emettere in un'unità di tempo. A garanzia di una pianificazione ottimale, questi valori vengono fissati per un periodo di almeno quattro anni. Le UTA vengono messe all'asta periodicamente e, in seguito, negoziate liberamente. Le UTA sono valide per un periodo fisso di 15 mesi. I periodi di validità delle UTA susseguenti si sovrappongono per tre mesi; ciò al fine di evitare oscillazioni di prezzo al termine di un dato periodo.
- **DT:** in qualsiasi momento, le UTA possono essere trasformate in DT a un tasso di conversione fisso: per principio, 10 UTA corrispondono a un DT. I diritti di transito sono assegnati a un determinato veicolo e non sono negoziabili. Un DT viene



convalidato automaticamente al momento del transito su un passo alpino soggetto a DT. Questo sistema a due fasi (UTA e DT) consente di tenere conto di circostanze particolari: ai trasporti locali e a breve distanza, ad esempio, si applicano tassi di conversione più bassi (cfr. le osservazioni qui di seguito). È pure ipotizzabile una differenziazione dei tassi di conversione in base alla categoria di emissione dei veicoli.

Registro, assegnazione e commercio

La gestione del sistema delle BTA comprende la messa a disposizione e l'esercizio di tre registri: il registro dei nomi, il registro delle UTA e il registro dei veicoli. Le UTA vengono messe all'asta periodicamente. Per ogni asta, il singolo operatore di mercato non può acquistare più del 25% di tutte le UTA disponibili. In ogni asta vengono immesse sul mercato, in modo scaglionato, sia le UTA dell'anno in corso che quelle valevoli in futuro. In seguito le UTA possono essere negoziate liberamente. Gli operatori assicurano la liquidità del mercato e si assumono l'obbligo di acquistare o vendere in qualsiasi momento le UTA a un determinato prezzo.

Esercizio e controllo

L'esercizio della borsa dei transiti alpini avviene attraverso un sistema di convalida e di controllo elettronico. Al momento del transito attraverso un valico alpino, il DT del veicolo viene convalidato automaticamente. A questo scopo, tutti i camion devono essere muniti di un dispositivo di bordo (OBU), dotato di un collegamento radio di corta portata. Grazie ai terminali situati lungo i passi alpini, i conducenti ancora sprovvisti di DT possono accedere, sul posto, al sistema della borsa dei transiti. Il sistema elettronico è di facile impiego e non intralcia il traffico. L'acquisto anticipato di un DT evita perdite di tempo al conducente. Ogni forma di abuso è soggetta a severe sanzioni (ad es. multe disciplinari, procedimenti penali, ritiro del permesso di accesso).

Trasporti locali e a breve distanza

Senza un trattamento speciale, i trasporti locali (su una distanza massima di 40 km dal valico alpino) e quelli a breve distanza (tragitti della lunghezza massima di 150 km al di fuori del perimetro dei trasporti locali) risulterebbero più costosi dei trasporti a lunga distanza a causa dell'introduzione della borsa dei transiti alpini. Per evitare una frammentazione e una penalizzazione di regioni di piccole dimensioni o di regioni fortemente interdipendenti sul piano economico, situate a ridosso dei passi alpini, nello studio si propone una compensazione per i trasporti in queste regioni, con un adeguamento del tasso di conversione. Per i trasporti locali, un diritto di transito alpi-



no può essere acquistato per sole 2 anziché 10 UTA, nei trasporti a breve distanza per 5 UTA. Con questa misura si evita di far lievitare i costi a dismisura.

Costi

In Svizzera, per la realizzazione di una borsa dei transiti alpini sono previsti investimenti massimi pari a 60 milioni di franchi. Tale somma copre la totalità delle misure necessarie per la messa a punto e per l'esercizio del sistema. I costi possono essere ridotti grazie all'uso interoperabile dei dispositivi di bordo (OBU), alle sinergie con la TTPCP e a un più efficiente impiego del personale. I costi di esercizio sono stimati a un massimo di 15–20 milioni di franchi.

Proventi

Da una stima approssimativa emerge che la borsa dei transiti alpini potrebbe produrre entrate nette pari a oltre 100 milioni di franchi all'anno. Questi mezzi sono a destinazione vincolata e vanno impiegati ad es. per progetti nell'ambito dei trasporti, rimborsi o la riduzione di tasse esistenti.

Aspetti legali

Attualmente esiste una base costituzionale per l'introduzione della BTA. La sua realizzazione presuppone tuttavia una speciale base legale a livello federale; l'introduzione tramite un'ordinanza non è possibile. I necessari adeguamenti dell'Accordo bilaterale sui trasporti terrestri vanno effettuati d'intesa con le parti contraenti.

Contatti

Christian Albrecht, Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, caposezione Politica dei trasporti, tel. 031 322 55 57

Il rapporto «Borsa dei transiti alpini: esame dell'idoneità pratica» può essere scaricato al seguente indirizzo: www.aren.admin.ch.