

Messaggio

**concernente l'accordo sul traffico di transito
tra la Comunità europea e la Svizzera nonché l'accordo trilaterale
tra la Repubblica federale di Germania, la Svizzera e l'Italia
sul trasporto combinato ferrovia/strada**

del 13 maggio 1992

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Con il presente messaggio vi sottoponiamo per approvazione i seguenti atti:

- decreto federale concernente l'Accordo tra la Comunità economica europea e la Confederazione Svizzera sul trasporto di merci su strada e per ferrovia (accordo sul traffico di transito);
- decreto federale concernente l'Accordo tra il Ministro federale dei trasporti della Repubblica federale di Germania, il Capo del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie della Confederazione Svizzera e il Ministro dei trasporti della Repubblica italiana sul miglioramento del trasporto merci combinato ferrovia/strada attraverso le Alpi svizzere.

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

13 maggio 1992

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Felber

Il cancelliere della Confederazione, Couchepin

Compendio

Con l'accordo sul traffico di transito e l'accordo trilaterale la Confederazione Svizzera intende rispondere alle sfide poste dall'integrazione degli Stati europei nel mercato interno della Comunità. Il Consiglio federale è convinto che tanto la CE quanto la Svizzera debbano compiere sforzi particolari per venire a capo del traffico transalpino.

Data la topografia della Svizzera, non è possibile, tanto per motivi di capacità quanto per ragioni ecologiche, ampliare gli assi stradali transalpini. È perciò necessario modernizzare e ampliare particolarmente le strutture ferroviarie in modo da poterne migliorare la competitività rispetto al traffico stradale.

Questo ragionamento costituisce il fondamento dell'accordo sul traffico di transito, concluso dopo oltre tre anni d'intense trattative tra la Comunità europea e la Svizzera, che sottoponiamo oggi alla vostra approvazione.

Questo trattato internazionale, la cui durata è stata fissata a 12 anni, mira in primo luogo a rafforzare la cooperazione tra le parti contraenti nell'ambito del traffico merci e segnatamente del traffico di transito attraverso le Alpi svizzere.

L'accordo sul traffico di transito indica le opere infrastrutturali che si devono attuare in Svizzera e nei Paesi membri della CE affinché il traffico possa scorrere senza ostacoli anche al di là delle frontiere svizzere.

Per quanto riguarda il trasporto di merci su strada, l'accordo prevede che la Comunità conceda alle imprese svizzere di trasporto l'accesso al suo mercato nell'ambito dello Spazio economico europeo o, eventualmente, secondo modalità da definire mediante un futuro accordo bilaterale. L'accordo consente inoltre alle nostre imprese di trasporto di continuare a viaggiare nei Paesi della CE con autocarri di 40 tonnellate, sebbene in Svizzera rimanga valido il limite di 28 tonnellate. Per dimostrare la propria buona volontà anche in quest'ambito, la Svizzera si è tuttavia impegnata ad ammettere in determinate circostanze eccezioni per 50 trasporti giornalieri in ciascuna direzione; tali eccezioni sono previste in particolare per il caso in cui siano esaurite le capacità disponibili di trasporto combinato.

Con il presente messaggio, il Consiglio federale vi sottopone per approvazione anche l'accordo trilaterale tra i ministri dei trasporti della Germania, dell'Italia e della Svizzera sul miglioramento del trasporto merci combinato ferroviaria/strada attraverso le Alpi svizzere.

Quest'accordo, firmato il 3 dicembre 1991 a Bonn, è volto a coordinare meglio con i Paesi vicini l'ampliamento dell'infrastruttura previsto con la soluzione transitoria. Per quanto riguarda l'infrastruttura, l'accordo trilaterale costituisce dunque un complemento all'accordo sul traffico di transito, pur essendo giuridicamente un trattato a sé stante.

1 Parte generale

11 Situazione iniziale

Nel 1985, nel Libro bianco sul mercato interno europeo, la Comunità europea (CE) accennò per la prima volta ufficialmente alla necessità di concordare con l'Austria, la Jugoslavia e la Svizzera una regolamentazione del traffico di transito attraverso le Alpi. In Svizzera, d'altro lato, si ripresero nel 1986 i preparativi per una decisione sulla nuova trasversale ferroviaria alpina che si conclusero con il relativo messaggio e con i decreti federali del 4 ottobre 1991. Attualmente la questione è in sospenso, in attesa della votazione popolare.

Dopo una riunione ministeriale svoltasi nel 1987 per discutere del crescente traffico di merci sulle vie di comunicazione transalpine e dopo contatti informali tra periti, il Consiglio dei ministri dei trasporti della CE diede mandato, nel dicembre del 1987, di procedere ad una prima fase di trattative con la Svizzera, l'Austria e la Jugoslavia. Il 13 giugno 1988, il nostro Consiglio decise che la Svizzera avrebbe preso parte ai colloqui esplorativi e alle trattative formali e designò quale capo della delegazione svizzera il capo allora in funzione dell'Ufficio dell'integrazione DFAE/DFEP. Nel 1988 si svolsero i colloqui volti a determinare meglio l'oggetto delle trattative.

Sin dall'inizio dei colloqui e delle trattative, la delegazione svizzera sottolineò la situazione particolare della Svizzera per quanto riguarda il traffico e indicò il trasporto combinato strada/ferrovia come fattore centrale per la soluzione dei problemi posti dal transito transalpino. Simultaneamente domandò una regolamentazione dell'accesso reciproco al mercato. Nel dicembre del 1988, il Consiglio CE approvò un mandato modificato per la fase delle trattative formali. La CE esigeva dalla Svizzera l'istituzione di un corridoio stradale per gli autocarri di 40 tonnellate, non escludendo, in caso di difficoltà maggiori, di ricorrere a provvedimenti di «reciprocità». Annunciava inoltre di voler iscrivere le trattative nel contesto generale dei rapporti tra la CE e la Svizzera. Con decisione del 13 febbraio 1989, il nostro Collegio precisò dal canto suo il mandato svizzero.

12 Trattative per l'accordo sul traffico di transito

Le trattative formali presero avvio nel febbraio del 1989. Nella fase iniziale si trattava di controbilanciare il no deciso della Svizzera al corridoio per autocarri di 40 tonnellate con un'offerta di cooperazione in vista di un rapido ampliamento delle capacità per il traffico combinato e con alcune concessioni minori per il miglioramento del transito autostradale.

Nel corso del secondo giro di negoziati, il 17 maggio a Berna, la Commissione CE accettò l'idea di risolvere le difficoltà a medio e lungo termine per mezzo

del traffico combinato. La sua delegazione prese atto con soddisfazione del piano di sviluppo del transito transalpino deciso il 10 maggio, nel quale si prevedevano due nuove gallerie di base (San Gottardo e Lötschberg). Quale provvedimento a breve scadenza continuò invece ad esigere l'istituzione temporanea di un corridoio stradale per un numero limitato di autocarri di 40 tonnellate.

La CE cercò in seguito un contatto politico diretto con l'Austria e con la Svizzera. Il 17 luglio, il Commissario van Miert si incontrò in Svizzera con il capo del DFTCE e, brevemente, anche con il Presidente della Confederazione. In tale occasione, van Miert domandò che si trovassero soluzioni a problemi specifici, segnatamente per quanto riguardava il trasporto di prodotti facilmente deperibili.

Il 24 ottobre, il nostro Consiglio decise provvedimenti del costo di circa 1,4 miliardi di franchi tesi a migliorare l'offerta di traffico intermodale (huckepack) e ad aumentarne la capacità entro il 1993/1994 (soluzione transitoria). La CE accolse questa decisione con soddisfazione. Da allora, essa riconobbe in misura sempre maggiore la volontà in tal modo espressa della Svizzera di adempiere anche in futuro alla propria funzione di Paese di transito, pur rispettando le esigenze della protezione dell'ambiente. Ne fu prova la riunione del Consiglio dei ministri dei trasporti del 4 e 5 dicembre: seppure si continuasse a domandare alla Svizzera di agevolare il traffico stradale, il corridoio per autocarri di 40 tonnellate non era più oggetto di discussione.

Nel gennaio 1990, le due delegazioni istituirono due gruppi di lavoro per coordinare il promovimento del traffico combinato e per definire che cosa si dovesse intendere per «autocarro compatibile con la protezione dell'ambiente».

Il 7 giugno ebbero luogo i terzi negoziati formali, con l'annuncio inatteso della CE di mirare eventualmente soltanto a un accordo provvisorio con la Svizzera in vista delle trattative sullo Spazio economico europeo (SEE). La Svizzera dichiarò subito senza mezzi termini che quest'atteggiamento metteva in dubbio il fondamento stesso delle trattative bilaterali.

Durante i negoziati successivi, nei mesi di novembre e di dicembre, si discusse il testo proposto dalla CE. In dicembre il Consiglio dei ministri decise di proseguire le trattative almeno fino a metà del 1991.

Nel luglio del 1991 la situazione si sbloccò. La CE domandò numerose eccezioni al limite delle 28 tonnellate. Se ne pattuì un numero limitato, da applicare in modo restrittivo (50 eccezioni al giorno in ciascun senso, dopo esaurimento delle capacità del traffico combinato).

Grazie a contatti intensi a livello ministeriale e alla rapidità con cui le Camere federali trattarono il progetto della trasversale alpina, i negoziati giunsero in porto nell'ottobre 1991. Sino all'ultimo momento sussistevano tuttavia divergenze riguardo alla regolamentazione delle eccezioni, l'accesso delle imprese svizzere di trasporto al mercato comunitario e l'apertura di negoziati sull'aviazione civile. Si posero così nuove priorità, in particolare per quanto riguarda l'aviazione civile.

Il 21 ottobre 1991, il Consiglio dei ministri dei trasporti approvò infine sul piano politico il trattato tra la CE e la Svizzera e quello tra le CE e l'Austria. Il testo è stato siglato il 3 dicembre 1991 a Bruxelles e firmato a Porto il 2 maggio 1992.

13 Trattative per l'accordo trilaterale

Dopo la nostra decisione del 24 ottobre 1989 di migliorare l'offerta di trasporto combinato sulla linea del San Gottardo e su quella del Lötschberg-Sempione, si cercò di chiarire con l'Italia e la Repubblica federale di Germania se e in quale misura anche questi due Stati e le loro ferrovie dovessero mettere in opera provvedimenti infrastrutturali per consentire il transito senza ostacoli del traffico combinato attraverso la Svizzera.

Come già per il traffico ferroviario attraverso il Brennero, si giunse alla conclusione che era indispensabile stipulare un accordo trilaterale. L'Ufficio federale dei trasporti si incaricò quindi delle trattative necessarie.

L'accordo fu firmato dopo quattro incontri, il 3 dicembre 1991 a Bonn. Parallelamente si svolsero trattative tra le ferrovie interessate (FFS, DB, FS, BLS), che conclusero un accordo ferroviario, firmato il 25 novembre 1991.

Nel corso delle trattative sull'accordo sul traffico di transito, la CE dovette affrontare un problema di competenze: gli Stati membri avevano infatti fatto notare alla delegazione che la CE, non disponendo di alcuna competenza per quanto attiene all'infrastruttura, non poteva assumere impegni diretti in quest'ambito. L'accordo trilaterale acquistò perciò importanza per le trattative sul transito, dato che documentava la volontà dei due Stati membri della CE direttamente interessati di attuare i necessari provvedimenti infrastrutturali. Pur essendo un accordo internazionale a sé stante, l'accordo trilaterale fa quindi parte del sistema di trattati sul traffico di transito.

Come vuole la ripartizione delle competenze all'interno della CE, l'accordo sul traffico di transito e quello trilaterale concernono, per quanto riguarda il trasporto combinato, i medesimi oggetti. L'accordo sul traffico di transito fissa tuttavia il quadro generale e include anche gli impegni a lunga scadenza, mentre l'accordo trilaterale disciplina specificatamente l'attuazione a breve e media scadenza dei miglioramenti dell'offerta nell'ambito del trasporto combinato.

14 Rapporto con lo Spazio economico europeo

L'accordo sul traffico di transito e quello sullo Spazio economico europeo non dipendono l'uno dall'altro. Si tratta di due trattati internazionali indipendenti. La Svizzera ha perciò sempre respinto il collegamento tra i due accordi auspicato dalla CE. Poiché i negoziati si svolgevano parallelamente era tuttavia inevitabile che si manifestassero punti di contatto, tanto sul piano politico quanto su quello materiale.

I primi negoziati formali sullo Spazio economico europeo si svolsero soltanto nel giugno del 1990, quando nei negoziati sul transito si erano già manifestate nette divergenze d'opinione. Per questo motivo la CE cercò d'integrare i negoziati sul transito nel contesto dei rapporti globali con la Svizzera. Come già abbiamo menzionato, la Commissione delle CE propose inoltre a metà del 1990 di concludere in materia di trasporti un accordo provvisorio che sarebbe diventato caduco una volta concluso l'accordo sullo Spazio economico europeo. La

Svizzera respinse categoricamente questa proposta. Alcuni Stati membri della CE vi erano invece favorevoli, ma non riuscirono ad imporsi in seno al Consiglio dei ministri dei trasporti del dicembre 1990.

La CE fece allora sapere che in assenza di una soluzione della questione del transito non si sarebbe giunti ad una conclusione positiva delle trattative sullo Spazio economico europeo o che i trasporti, incluso il traffico aereo, sarebbero perlomeno rimasti esclusi dall'accordo. Nonostante questo, il 21 ottobre 1991 si giunse ad un accordo tanto sul transito quanto sullo Spazio economico europeo.

Sul piano materiale, buona parte dell'accordo sul traffico di transito riguarda provvedimenti infrastrutturali e di sostegno per il promovimento del trasporto combinato strada/rotaia. Questo settore non è contemplato dall'accordo sullo Spazio economico europeo. D'altro canto, l'accordo sul traffico di transito contiene anche diverse disposizioni sul traffico stradale, il cui contenuto concorda con quello delle relative prescrizioni dell'accordo sullo Spazio economico europeo (allegato XIII). Per eventuali casi di conflitto, il protocollo n. 44 dell'accordo sullo Spazio economico europeo stabilisce che le disposizioni dell'accordo sul traffico di transito prevalgono e che, sei mesi prima che quest'ultimo giunga a termine, le parti contraenti riesamineranno in comune la situazione nell'ambito dei trasporti di merci su strada.

15 Rapporto con la politica svizzera dei trasporti

I due accordi – ma soprattutto quello sul traffico di transito – rispecchiano per diversi aspetti il rapporto d'interdipendenza che lega la Svizzera agli altri Stati e all'Europa intera, pur documentando l'autonomia d'azione del nostro Paese. Qualunque sia in futuro la struttura dei nostri rapporti con la CE, la Svizzera non potrà evitare le sfide poste nell'ambito della politica dei trasporti. La cooperazione internazionale è un elemento essenziale per la riuscita di ogni politica dei trasporti e tanto più di quella di un Paese come la Svizzera, senza accesso al mare e con stretti rapporti economici internazionali. Ma la politica dei trasporti è sempre anche una parte della politica economica e della politica sociale in senso lato. Per questo motivo risente attualmente il forte influsso dell'instaurazione del mercato interno della CE, che dal 1993 dovrebbe garantire la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali. Nel contempo è in atto un processo di liberalizzazione ed armonizzazione segnatamente del trasporto stradale di merci che libererà nuove forze sul mercato e causerà maggior traffico, ma costringerà anche all'adeguamento delle politiche nazionali divergenti.

Abbiamo già illustrato questa situazione presentando le nostre proposte per la costruzione di una trasversale ferroviaria alpina svizzera¹⁾. I negoziati svolti nel frattempo hanno confermato la valutazione di allora. Seppure soltanto un settore della politica dei trasporti, il traffico di transito, sia stato oggetto delle

¹⁾ Messaggio concernente la costruzione di una ferrovia attraverso le Alpi svizzere (traffico transalpino) del 23 maggio 1990, FF 1990 II 812.

delle trattative, è stata messa alla prova l'intera politica svizzera dei trasporti. L'andamento delle trattative conferma essenzialmente la validità dell'orientamento scelto, che mira:

- a un *ordinamento liberale del traffico e alla libera scelta del mezzo di trasporto*. Nei rapporti con l'estero è di particolare importanza il libero transito garantito da atti multilaterali¹⁾. La posizione di transito è una caratteristica dell'intero arco alpino, ma riveste importanza vitale anche per le imprese di trasporto svizzere. All'interno la politica svizzera dei trasporti si fonda sulla libertà di commercio e d'industria, sebbene, per quanto concerne il traffico ferroviario, aereo e navale, conosca anche prescrizioni che vi derogano. In linea di massima, né il programma del mercato interno della CE né l'accordo sul traffico di transito esigono tuttavia un riorientamento della politica svizzera dei trasporti;
- a *gestire il traffico rispettando meglio l'ambiente naturale*. Questo significa promuovere maggiormente i trasporti pubblici, adattare allo sviluppo tecnico i valori limiti stabiliti per le emissioni dei veicoli e addossare i costi a chi li cagiona. L'accordo sul traffico di transito stipula a tal proposito un programma che le due parti contraenti devono mettere in atto nei prossimi anni. I suoi scopi corrispondono alle idee svizzere. Le parti mantengono in ampia misura il proprio margine di manovra. Poiché la durata dell'accordo è limitata a 12 anni, sussiste tuttavia una certa pressione verso la rapida attuazione del programma;
- a *tenere conto delle circostanze geografiche particolari*, specialmente per quanto riguarda l'arco alpino, ma anche del fatto che lo spazio economico svizzero è anche uno spazio vitale. Sono perciò necessarie strutture di trasporto diverse, soprattutto se si considera che il trasporto combinato costituisce, proprio per il traffico transalpino, un'alternativa ragionevole anche dal punto di vista economico. Concludendo l'accordo sul traffico di transito, la CE ha riconosciuto questa situazione particolare;
- a *rafforzare l'infrastruttura ferroviaria e a riorganizzare il trasporto ferroviario di merci*. Il completamento della rete autostradale rimane certo un compito importante; con Ferrovia 2000 e la trasversale ferroviaria alpina si rafforzeranno nondimeno le infrastrutture «indigene» quanto necessario per consentire in futuro di combinare meglio i vantaggi della strada con le possibilità della ferrovia. Per le merci, il trasporto combinato in senso ampio è perciò al centro dell'attenzione. L'accordo sul traffico di transito stipula a tale proposito un vasto programma imperniato sulla trasversale ferroviaria alpina svizzera; prevede tuttavia anche ampliamenti corrispondenti nella CE e mira per il resto a miglioramenti organizzativi del sistema ferroviario. Non è esagerato affermare che gli accordi sul traffico di transito conclusi tra la CE da un lato e l'Austria e la Svizzera d'altro lato hanno contribuito a far emergere nuove prospettive nella politica dei trasporti della CE.

Nell'insieme gli obiettivi e il contenuto degli accordi concordano ampiamente con la politica svizzera dei trasporti. Non per nulla l'accordo sul traffico di transito e l'accordo trilaterale stipulano praticamente soltanto obblighi che de-

¹⁾ In particolare la Convenzione sul traffico e la segnaletica stradali dell'8 novembre 1968, ratificata dalla Svizzera l'11 dicembre 1991.

rivano già esistenti in Svizzera o che da fondamentali legali rispecchiano comunque la volontà dichiarata del nostro Collegio.

2 Parte speciale

21 Particolari dell'accordo sul traffico di transito

L'accordo sul traffico di transito tra la CE e la Svizzera si suddivide in cinque titoli. Oltre al preambolo, si compone di 23 articoli e otto allegati che ne sono parte integrante.

211 Preambolo

Il preambolo offre una descrizione programmatica degli obiettivi e delle intenzioni concernenti il traffico transalpino attraverso la Svizzera. Vi si sottolinea l'importanza della cooperazione e del promovimento degli scambi internazionali per mezzo di una politica dei trasporti coordinata sul piano europeo. Vi si rileva tuttavia anche la necessità di trovare una soluzione duratura ai problemi collegati al transito transalpino. A tale scopo si prevede di tenere in considerazione i limiti naturali che gravano sull'espansione del traffico stradale (topografia dell'arco alpino), di aver cura di salvaguardare la qualità della vita delle popolazioni interessate, di tenere in riguardo l'ambiente naturale e di contribuire, rendendo il traffico più scorrevole, alla realizzazione del mercato interno della CE e dello Spazio economico europeo. In quest'ottica, il trasporto combinato rappresenta la soluzione migliore per gestire a medio e lungo termine il volume crescente dei trasporti internazionali di merci attraverso le Alpi. Infine, il preambolo stabilisce espressamente che i diversi tipi di trasporto devono sopportare i costi cui danno origine.

212 Obiettivo, campo d'applicazione e definizioni

Il titolo I dell'accordo sul traffico di transito (art. 1-3) ne indica l'obiettivo e il campo d'applicazione e fornisce alcune definizioni per la giusta comprensione del testo.

Lo scopo principale dell'accordo, giusta l'*articolo 1*, è quello di consolidare la cooperazione tra le Parti contraenti in alcuni settori dei trasporti, in particolare in materia di traffico di transito attraverso le Alpi. A tal fine si devono adottare provvedimenti coordinati per promuovere il trasporto ferroviario e soprattutto il trasporto combinato, con l'obiettivo di migliorare l'accesso al mercato e consentire determinate agevolazioni del traffico stradale.

Il campo d'applicazione dell'accordo, definito nell'*articolo 2*, non include soltanto il traffico comunitario in transito attraverso la Svizzera, ma anche alcune questioni relative al traffico bilaterale (accesso al mercato dei trasporti, aspetti tecnici). In quest'articolo è pure definito il campo di collaborazione delle parti contraenti (infrastrutture, provvedimenti di sostegno, accesso al mercato, scambio d'informazioni sull'evoluzione della politica dei trasporti). Per quanto

Per quanto riguarda il trasporto di merci su strada, infine, l'accordo si applica soltanto alle imprese di trasporto con sede sociale in una delle parti contraenti.

L'*articolo 3* contiene una serie di definizioni che permettono di interpretare in modo chiaro le nozioni e gli elementi più importanti dell'accordo. Le definizioni sono quelle solitamente applicate nell'ambito dei trasporti.

213 Trasporto per ferrovia e trasporto combinato

Il titolo II dell'accordo (art. 4-9) concerne l'ampliamento e il promovimento del traffico ferroviario e del traffico combinato strada/rotaia.

213.1 Disposizioni generali

Nell'*articolo 4* si rileva la necessità di coordinare le attività delle parti contraenti e si precisa che la realizzazione e la programmazione delle opere infrastrutturali, come anche l'attuazione dei provvedimenti di sostegno devono svolgersi in modo coordinato e parallelo. Un obiettivo importante per la Svizzera è quello di garantire la redditività degli investimenti. Per il rimanente si rimanda all'accordo trilaterale tra la Germania, la Svizzera e l'Italia sul miglioramento del trasporto combinato di merci strada/rotaia (n. 13 e 23). Con questo accordo, due Stati membri della CE hanno assunto impegni diretti.

213.2 Opere infrastrutturali e pianificazione delle misure in Svizzera

Nell'accordo (*art. 5 e allegato 2*) si precisano le opere infrastrutturali e la pianificazione dei provvedimenti a breve, medio e lungo termine da attuare in Svizzera.

Sostanzialmente, la Svizzera si impegna a prendere i seguenti provvedimenti:

A breve e medio termine

I provvedimenti previsti corrispondono appieno alle decisioni da noi prese il 24 ottobre 1989 sul corridoio strada/rotaia e non costituiscono quindi per la Confederazione impegni supplementari.

Entro il 1994 (a seconda dell'andamento dei lavori, eventualmente entro il 1995) si tratta di mettere in atto la cosiddetta soluzione transitoria, ossia:

- migliorare l'infrastruttura esistente per aumentare le capacità sull'asse del San Gottardo. La meta è quella di triplicare l'attuale capacità di trasporto combinato, passando a 370 000 spedizioni all'anno, pari a 44 convogli lunghi, più 160 000 spedizioni per contenitore. Si noti che sull'asse del San Gottardo sono ammessi soltanto autocarri dell'altezza, agli angoli, di 3,80 m al massimo; nel traffico non accompagnato, i semirimorchi possono misurare al massimo 4 m. I lavori necessari sono già in corso;
- mettere in circolazione sulla linea del Lötschberg-Sempione 14 convogli in «strada viaggiante» corrispondenti ad una capacità totale di 100 000 spedi-

zioni all'anno. A queste si aggiungono 80 000 spedizioni di contenitori. Con la posa di un binario a quattro rotaie nella galleria del Lötschberg e di una terza rotaia in quella del Sempione sarà possibile il passaggio di autocarri con un'altezza agli angoli di 4 m. Per questi lavori non è ancora stato conferito alcun mandato (cfr. n. 231).

A lungo termine

È prevista la costruzione della ferrovia attraverso le Alpi svizzere approvata dalle vostre Camere il 4 ottobre 1991¹⁾.

In breve, questo progetto comprende l'ampliamento della rete delle Ferrovie federali svizzere per mezzo di una nuova linea tra Arth-Goldau e Lugano con una galleria di base tra la regione di Erstfeld/Silenen e quella di Bodio, nonché l'ampliamento della rete della Società ferroviaria della Alpi bernesi Berna-Lötschberg-Sempione (BLS) per mezzo di una nuova galleria di base.

Grazie a questi provvedimenti, la capacità di trasporto di merci in direzione nord-sud si accrescerà di 67 milioni di tonnellate, pari alla metà dell'intero volume dei trasporti transalpini pronosticato per gli anni 2010/2015. Per il solo trasporto combinato, l'ampliamento previsto consentirà il passaggio di 260 convogli con un carico di 43 milioni di tonnellate.

La durata del transito attraverso la Svizzera si ridurrà infine dalle attuali cinque a poco più di tre ore.

213.3 Opere infrastrutturali e pianificazione delle misure nella CE

L'articolo 6 e l'allegato 4 costituiscono il necessario complemento all'articolo 5 e integrano i piani svizzeri sul transito alpino nella politica europea dei trasporti.

Con queste disposizioni, la CE s'impegna a provvedere alle opere d'ampliamento necessarie affinché il traffico ferroviario e combinato transfrontiera possa scorrere su tutta la linea senza ostacoli.

Bisogna tuttavia notare che l'attuazione e il finanziamento delle opere infrastrutturali sul territorio della CE sono affidati ai singoli Stati membri. La Commissione delle CE ha tuttavia costituito un comitato in materia di infrastrutture, incaricato di valutare i progetti concernenti la Comunità²⁾. Per agevolare la realizzazione dei provvedimenti previsti, la CE può inoltre avvalersi dei mezzi di cui dispone, segnatamente nel quadro della politica comune di sostegno alle infrastrutture dei trasporti³⁾.

¹⁾ FF 1991 III 1289

²⁾ v. Decisione del Consiglio dei ministri delle Comunità europee del 20 febbraio 1978, con la quale si istituisce una procedura di consultazione e si crea un comitato in materia di infrastrutture dei trasporti, GU L 54 del 25.2.1978.

³⁾ v. Regolamento del Consiglio dei ministri del 20 novembre 1990, GU L 326 del 24 novembre 1990.

Sul territorio della CE, l'accordo prevede i seguenti ampliamenti:

in Germania

- costruzione di nuovi terminali e miglioramento di terminali già esistenti nelle regioni Amburgo-Lubecca, Ruhr e Mannheim/Francoforte;
- sistemazione dei terminali per il trasporto combinato di Rielasingen/Singen e Friburgo in Brisgovia;
- aumento della capacità di alcuni tronchi di linea tra Mannheim e Basilea (Karlsruhe-Basilea);

in Italia

- costruzione o sistemazione di terminali nelle zone industriali, soprattutto nelle regioni di Milano, Bologna e Torino;
- ingrandimento delle sagome limite per le ferrovie dell'Italia settentrionale, onde permettere il passaggio senza ostacoli del traffico di trasporto combinato accompagnato o meno. In particolare, le gallerie ferroviarie sull'asse Iselle-Domodossola saranno adeguate entro la fine del 1994 (eventualmente 1995) in modo da permettere il trasporto di autocarri con un'altezza agli angoli di 4 m. La linea Chiasso-Milano sarà inoltre sistemata in modo da presentare la sagoma limite B (3,80 m) dell'UIC e la linea Domodossola-Torino passerà alla sagoma B+ (4 m);

nei Paesi Bassi

- costruzione di un «Rail Service Center» a Rotterdam.

Si noti che una parte considerevole delle opere di costruzione indicate nell'allegato 4 all'accordo sul traffico di transito è menzionata nell'elenco particolareggiato dell'accordo trilaterale tra la Germania, la Svizzera e l'Italia sul miglioramento del trasporto merci combinato ferrovia/strada attraverso le Alpi svizzere. La politica interna svizzera in materia di terminali ferroviari non era invece oggetto delle trattative con la CE.

213.4 Provvedimenti di sostegno

Anche l'*articolo 7* dell'accordo è dedicato al promovimento del trasporto ferroviario e combinato. Vi si trova tutta una serie di provvedimenti di sostegno, con carattere più indicativo che obbligatorio, che le parti contraenti s'impegnano a concordare reciprocamente. Tutto sommato si tratta soprattutto di disposizioni programmatiche nell'ambito del trasporto combinato che si dovranno mettere in atto a mano a mano nei prossimi anni. Quest'articolo mette inoltre in luce che i miglioramenti infrastrutturali non bastano da soli a garantire la riuscita di tale sistema di trasporto.

Con l'*articolo 8* si intende ottenere che i prezzi del trasporto combinato risultino concorrenziali rispetto a quelli del trasporto su strada. Resta tuttavia preservata l'autonomia tariffale delle ferrovie. Le parti contraenti devono nondimeno badare affinché i sussidi versati non provochino distorsioni sul mercato ferroviario. Esse rimangono inoltre libere di decidere se e in quale misura oc-

corra incoraggiare il traffico combinato per mezzo di sussidi. All'interno della CE tali aiuti degli Stati membri sottostanno agli articoli 77, 92 e 93 del Trattato di Roma, come si precisa espressamente nell'*allegato 5*. Sino ad oggi, né la Repubblica federale di Germania né l'Italia sussidiano direttamente il trasporto combinato. Nuove proposte sono tuttavia allo studio all'interno della CE: in un rapporto di un gruppo di alti funzionari si suggeriscono ampi provvedimenti d'incoraggiamento¹⁾.

Secondo l'*articolo 9* le autorità competenti in Svizzera e nei Paesi della CE prenderanno tutte le disposizioni utili a salvaguardare un traffico ferroviario di transito funzionante in caso di turbamento grave (ad es. in caso di calamità naturale). Devono inoltre provvedere al trattamento prioritario di determinati trasporti sensibili, ad esempio di quelli di derrate deperibili.

214 Trasporto di merci su strada

L'accordo sul traffico di transito contiene anche disposizioni sul trasporto di merci su strada; nel titolo III si trovano provvedimenti fiscali e tecnici di liberalizzazione, volti ad agevolare i trasporti stradali.

214.1 Provvedimenti tecnici

Nell'*articolo 10* si menzionano espressamente le riserve concernenti la limitazione del peso a 28 tonnellate e il divieto di circolare la notte e la domenica; si tratta quindi di una disposizione centrale dell'accordo sul traffico di transito, oggetto sino all'ultimo di controversie. Il medesimo articolo riguarda tuttavia anche provvedimenti di agevolazione del trasporto di merci su strada; alcuni di essi sono già applicati in Svizzera, altri costituiscono nuovi impegni. Si noti principalmente che:

- è abolita la tassa di sovrappeso di 20 franchi nella zona di frontiera (decisione del Consiglio federale del 6 febbraio 1990);
- il margine di tolleranza relativo al peso dei veicoli passa dal 2 al 5 per cento;
- nel Ticino il limite della zona di frontiera sull'autostrada passa da Cadenazzo a Bellinzona Sud;
- sono ammessi alla circolazione i veicoli stradali immatricolati in Svizzera e nella CE fino a un peso totale, stabilito nella CE, di 18 tonnellate per i veicoli a due assi con un rimorchio (Svizzera: 16 e 12 t), di 25/26 tonnellate per i veicoli a tre assi con uno, risp. almeno due assi motori (Svizzera: 22 e 25 t) e di 24 tonnellate per i rimorchi a tre assi (Svizzera: 12 t). A tale proposito bisogna ricordare che sarà necessario adeguare, nel quadro della procedura EUROLEX, la legislazione svizzera a quella della CE²⁾, rispettando tuttavia il limite delle 28 tonnellate. Se l'accordo sullo Spazio economico europeo dovesse fallire, rimarrebbero applicabili i pesi totali fissati nella legislazione

¹⁾ Working report on community combined transport, drawn up by the Commission services with the help of a high level group, marzo 1992.

²⁾ Direttiva CEE 85/3 sui pesi e le misure dei veicoli, GU L 2 del 3 gennaio 1985.

sulla circolazione stradale. Ai veicoli della CE si applicherebbe invece l'accordo sul traffico di transito;

- per quanto riguarda le dimensioni dei veicoli, la Svizzera mantiene la larghezza massima generalmente applicabile di 2,50 m, aumentandola a 2,60 m per i veicoli refrigeranti. Se l'accordo sullo Spazio economico europeo dovesse fallire, ne deriverebbe una discriminazione delle imprese svizzere di trasporto rispetto ai veicoli della CE, a meno di non adeguare la legislazione svizzera sulla circolazione stradale;
- nell'articolo 10 si esprime inoltre la volontà della Svizzera di completare e migliorare la rete delle strade nazionali. Da parte nostra, non abbiamo tuttavia assunto impegni che vadano oltre a quanto già deciso dal Parlamento.

214.2 Regolamentazione delle eccezioni

L'articolo 10 rinvia all'*allegato 6*, che stabilisce alcune eccezioni al limite di peso di 28 tonnellate e al divieto di circolare la notte e la domenica.

Le eccezioni elencate nell'*allegato 6* sono compatibili con le prescrizioni della legge sulla circolazione stradale del 19 dicembre 1958 (LCS)¹⁾.

Eccezioni al divieto di circolare la notte e la domenica possono essere accordate senza autorizzazione speciale (primi soccorsi in caso di catastrofe o di incidenti di servizio) o con autorizzazione speciale (segnatamente per il trasporto di derrate alimentari facilmente deperibili). Queste eccezioni corrispondono a quanto praticato sinora conformemente alla LCS e non causeranno perciò traffico supplementare.

Le eccezioni al limite delle 28 tonnellate elencate nell'*allegato 6* si dividono in tre categorie specifiche. Le prime due rispecchiano praticamente la prassi in uso sinora in Svizzera e non causeranno perciò alcun traffico supplementare.

- La prima categoria include l'autorizzazione di eccezioni non soggette a tasse per trasporti di merci di qualunque tipo fino ad un peso totale di 40 tonnellate (44 t per i contenitori ISO) nella zona svizzera di frontiera (entro un raggio di 10 km a partire dall'ufficio doganale).
- La seconda categoria concerne l'autorizzazione di veicoli del peso di oltre 28 tonnellate per determinati trasporti (in particolare merci indivisibili, veicoli speciali, veicoli danneggiati, vettovagliamento di aerei, nonché percorsi stradali iniziali e finali di un trasporto combinato entro un raggio di 10 km dal terminale).
- Nella terza categoria si prevedono nuove autorizzazioni speciali per veicoli del peso di oltre 28 tonnellate in transito attraverso la Svizzera. Queste autorizzazioni sono concesse secondo il *sistema del troppopieno*:
 - se sono esaurite le capacità del trasporto combinato,
 - unicamente sull'asse Basilea-Chiasso,
 - per un massimo di 50 autocarri, immatricolati nella CEE, del peso di oltre 28 tonnellate al giorno e 15 000 all'anno in ciascuna direzione,
 - per il trasporto di derrate deperibili o spedizioni urgenti e

¹⁾ RS 741.01

- per autocarri «ecologici», che soddisfino alle norme comunitarie più recenti in materia d'inquinamento; sono considerati tali i veicoli stradali immatricolati da due anni al massimo.

L'applicazione pratica del sistema del troppopieno dovrà essere regolata in un accordo amministrativo non ancora disponibile. Le grandi linee ne sono esposte nel numero 3 del presente messaggio.

214.3 Accesso tecnico al mercato dei trasporti

Pur mantenendo il limite delle 28 tonnellate all'interno della Svizzera, l'accordo sul traffico di transito prevede esplicitamente che le imprese svizzere di trasporto possano continuare a circolare sul territorio della CE con autocarri del peso di 40 tonnellate. Nell'*allegato 7*, parte integrante dell'accordo, si riconosce lo stato di fatto attuale. Vi è d'altronde da osservare che, riservato il peso massimo di 28 tonnellate, i veicoli stradali immatricolati nella CE le cui dimensioni e il cui carico per asse motore siano conformi alle norme comunitarie vigenti al momento dell'entrata in vigore dell'accordo potranno circolare sul territorio svizzero.

214.4 Tutela dell'ambiente

La tutela dell'ambiente è un obiettivo importante dell'accordo sul traffico di transito. Oltre al preambolo e all'articolo 1, che si riferiscono espressamente alla tutela dell'ambiente, anche l'*articolo 11* dimostra la volontà delle parti contraenti di adottare norme che assicurino un alto livello di protezione per ridurre le emissioni di gas e di particelle, nonché il rumore dei veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci. Per quanto riguarda le norme sulle emissioni, i veicoli adibiti al trasporto di merci immatricolati in una parte contraente sono autorizzati a circolare sul territorio di entrambe le parti. Per fruire del sistema del troppopieno, i veicoli devono tuttavia rispettare le prescrizioni più recenti della CE in materia di protezione dell'ambiente.

Dal 1° ottobre 1991, i nuovi veicoli omologati in Svizzera devono rispettare i seguenti valori limite¹⁾:

CO:	4,9 g/kwh
HC:	1,23 g/kwh
NO _x :	9 g/kwh
Particelle:	0,7 g/kwh

Dal 1° ottobre 1993, la CEE applicherà le medesime norme.

214.5 Provvedimenti fiscali

L'*articolo 12* descrive la procedura di definizione dei costi da addossare al trasporto di merci su strada. Si prevede di procedere per tappe. In una prima fase

¹⁾ Ordinanza del 22 ottobre 1986 sull'emissione di gas di scarico degli autoveicoli pesanti (OEA 2), RS 741.435.2.

si stabiliranno e imputeranno ai veicoli i costi delle infrastrutture dei trasporti, il che corrisponde anche a quanto da noi già affermato nel messaggio del 27 gennaio 1992 sulla proroga e la ristrutturazione delle tasse per l'utilizzazione delle strade¹⁾. In una seconda fase si prevede di includere anche i costi esterni, in particolare quelli che riguardano l'ambiente. Nell'ottica svizzera, due aspetti meritano particolare considerazione.

Da un lato, l'articolo 12 prevede espressamente che si prendano in considerazione i costi specifici della regione alpina. Questo concerne in primo luogo gli investimenti nel settore dei trasporti, naturalmente più elevati in quest'area.

D'altro lato i sistemi di tassazione del traffico stradale dovrebbero essere per quanto possibile coordinati. Da parte nostra siamo pronti a coordinare con la CE l'introduzione di una tassa sul traffico pesante dipendente dalla potenza del veicolo. Se tuttavia, per motivi inerenti alla ripartizione delle competenze all'interno della CE (per l'introduzione di tasse e imposte nella CE è necessaria una decisione unanime), quest'ultima dovesse tardare assai a pronunciarsi, potremmo anche riesaminare la questione.

Le parti contraenti hanno inoltre intenzione di avviare negoziati in vista di un accordo in materia di tassazione del traffico stradale, con lo scopo di attenuare le divergenze tra i sistemi di tassazione del traffico stradale in Svizzera e nella CE e di eliminare le distorsioni di concorrenza provocate da tali divergenze all'interno di un modo di trasporto e tra modi di trasporto. Attualmente il tasso d'imposizione oscilla fortemente da un Paese all'altro. La tassa sul carburante diesel, ad esempio, è di 139 ECU per 1000 litri nel Lussemburgo, 346 ECU in Svizzera e 525 ECU in Italia²⁾. Vi s'aggiungono differenti metodi di tassazione (pedaggi autostradali in Francia e in Italia, pedaggio «Maut» in Austria e tassa sul traffico pesante in Svizzera).

214.6 Liberalizzazione del mercato

L'articolo 13 dell'accordo e lo scambio di lettere esposto nell'allegato 8 riguardano l'accesso commerciale al mercato dei trasporti. Le parti contraenti dichiarano di concedersi reciprocamente tale accesso nell'ambito dello Spazio economico europeo o, se quest'ultimo non dovesse essere istituito, nel quadro di trattative bilaterali. In questo modo si potrebbero abolire i contingentamenti bilaterali esistenti tra la Svizzera e diversi Stati membri della CE. Oltre a questo sarebbe anche possibile liberalizzare il traffico triangolare (trasporto di merci da un Paese d'origine diverso dal Paese d'immatricolazione del veicolo verso un Paese terzo).

Per quanto riguarda il cabotaggio (il trasporto di merci all'interno di un Paese per mezzo di veicoli stranieri), il Consiglio dei ministri dei trasporti, riunitosi il 26 e 27 marzo 1992, ha deciso di non liberalizzarlo ancora integralmente dato che si deve dapprima procedere all'armonizzazione delle condizioni generali del

¹⁾ FF 1992 II 613

²⁾ Il 22 febbraio 1992 è stata presentata una proposta di direttiva della CE con l'obiettivo di armonizzare le imposte sui carburanti. COM (92) 3.

trasporto di merci su strada. Determinanti per questa decisione sono state la già citata eterogeneità dei sistemi di tassazione all'interno della CE (n. 214.5) e la questione ancora aperta dei costi incorsi per l'infrastruttura. Non sono inoltre ancora risolte le questioni relative al promovimento del trasporto combinato e ai pregiudizi ambientali dovuti al traffico. Per questo motivo, la CE aumenterà gradualmente i contingenti nel corso di una fase di transizione che durerà fino al 1996; ne beneficeranno anche le imprese di trasporto svizzere.

Le parti contraenti hanno infine sottolineato l'importanza della cooperazione e della liberalizzazione per il settore dei trasporti aerei (v. dichiarazione comune nel verbale della firma e n. 221.8).

215 Passaggio agevolato delle frontiere e semplificazione delle formalità

Nell'*articolo 14* si prevede la semplificazione delle formalità imposte al traffico, segnatamente in campo doganale, con riferimento all'accordo sull'agevolazione del passaggio delle frontiere tra la CE e la Svizzera entrato in vigore il 1° luglio 1991¹⁾.

216 Disposizioni generali e finali

Il titolo V dell'accordo (art. 15-23) concerne l'obbligo di non discriminazione, nonché le mansioni ed il funzionamento del Comitato misto incaricato di applicare l'accordo sul traffico di transito. Vi si trovano inoltre le disposizioni finali sulla durata dell'accordo, la sua entrata in vigore, ecc.

216.1 Non discriminazione e misure unilaterali

Nell'*articolo 15* le parti contraenti s'impegnano a osservare, per quanto riguarda il transito attraverso la Svizzera o attraverso gli Stati membri della CE nonché il traffico bilaterale, il principio della non discriminazione.

Giusta l'*articolo 16*, le parti contraenti non hanno il diritto di adottare provvedimenti unilaterali volti a discriminare il traffico di transito. Quest'articolo costituisce tuttavia anche il fondamento per provvedimenti unilaterali e funge perciò da clausola protettiva. È un elemento importante per il nostro Paese, dove taluni temono un aumento insopportabile anche del traffico degli autocarri di 28 tonnellate.

L'articolo 16 va inoltre letto alla luce dell'articolo 18 numero 1, secondo il quale l'accordo sarà sottoposto a riesame ogni tre anni. Questa clausola evolutiva è riferita all'impatto del traffico stradale sull'ambiente, all'imputazione dei costi e alla capacità del trasporto combinato e della rete stradale.

¹⁾ RU 1991 1489

Ognuna delle parti contraenti può infine sottoporre all'altra proposte volte a favorire una politica europea dei trasporti coordinata e a risolvere le questioni relative al transito attraverso le Alpi (*art. 17*).

216.2 Comitato misto

La Svizzera era favorevole a una propria giurisdizione arbitrale. Di fronte all'insistenza con cui la CE esigeva una composizione proporzionale del tribunale arbitrale, abbiamo tuttavia rinunciato a questa soluzione, che non avrebbe consentito un arbitrato con parità di diritti per ambo le parti. Del buon funzionamento dell'accordo sul traffico di transito è perciò stato incaricato un «Comitato dei trasporti terrestri CE/Svizzera» (detto, in breve, Comitato misto), composto di rappresentanti delle due parti contraenti (*art. 18 e 19*). La funzione e le mansioni di questo comitato sono esposte nel capitolo riguardante l'applicazione dell'accordo (n. 31).

216.3 Disposizioni finali

L'accordo sul traffico di transito è concluso per una durata di 12 anni (*art. 20*). Le parti contraenti lo ratificano o approvano secondo le rispettive procedure. Entrerà in vigore non appena espletate le necessarie procedure (*art. 21*). Per quanto riguarda la CE, la competenza di concludere l'accordo spetta al Consiglio dei ministri dei trasporti, che deve metterne a conoscenza il Parlamento. L'*articolo 22* stabilisce che gli allegati 1-8 sono parte integrante dell'accordo. L'accordo è redatto in nove lingue, tutte facenti ugualmente fede (*art. 23*).

22 Valutazione dell'accordo e degli allegati

221 Vantaggi per la Svizzera

221.1 Precedenza accordata al trasporto combinato

L'accordo sul traffico di transito dà un fondamento legale internazionale alla promozione del trasporto combinato strada/rotaia, elemento essenziale della politica svizzera dei trasporti per far fronte al transito di merci attraverso il nostro Paese. Sebbene consideri il traffico stradale la chiave di volta della sua politica dei trasporti, la CE riconosce la crescente importanza del traffico ferroviario e del trasporto combinato. Insieme con le ferrovie degli Stati membri, le FFS e le ÖBB, la Commissione delle CE sta elaborando direttive per la creazione di una rete europea di trasporto combinato. Nel marzo 1992, un gruppo di alti funzionari ha presentato un rapporto in merito al Consiglio dei ministri dei trasporti, indicando con quali provvedimenti si intenda promuovere in futuro il trasporto combinato in tutta la CE. Gli accordi sul traffico di transito che la CE ha concluso con l'Austria e con la Svizzera hanno cambiato l'orientamento della politica europea dei trasporti. Come gli accordi stessi, anche i nuovi obiettivi politici devono tuttavia ancora tradursi in pratica.

221.2 Integrazione delle linee ferroviarie svizzere nella rete europea dei trasporti

La costruzione della nuova ferrovia attraverso le Alpi svizzere e l'impegno degli Stati membri della CE di procedere alle necessarie opere di raccordo sono fondamenti essenziali dell'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria svizzera nella futura rete europea di linee d'alta velocità e di trasporto merci. I lavori di ampliamento consentiranno al nostro Paese di migliorare sensibilmente la propria situazione sul piano della politica dei trasporti e ne renderanno più attraente la posizione.

221.3 Mantenimento del limite di 28 tonnellate e del divieto di circolare la notte e la domenica

L'accordo permette alla Svizzera di mantenere il limite delle 28 tonnellate e il divieto di circolare la notte e la domenica. Una delle principali rivendicazioni svizzere è quindi stata accettata. Si è riusciti a convincere la CE che in Svizzera il traffico soggiace a condizioni particolari e che è necessario proteggere la regione alpina. Come abbiamo già illustrato presentando il programma di sviluppo del transito alpino, le prescrizioni sul traffico stradale costituiscono una parte dei provvedimenti collaterali alla costruzione della nuova ferrovia attraverso le Alpi svizzere.

221.4 Eccezioni ammesse al limite di 28 tonnellate

In confronto alle richieste iniziali della CE – e anche a posizioni che quest'ultima ha assunto nel corso dei negoziati – la soluzione raggiunta, quella di ammettere un numero limitato di autorizzazioni speciali, è favorevole per il nostro Paese. Sarà inoltre la capacità della ferrovia a determinare il numero delle eccezioni. Più aumenteranno le capacità di trasporto combinato, minore sarà il numero delle eccezioni. L'accordo sul traffico di transito costituisce dunque l'incentivo necessario per il pieno impiego delle capacità ferroviarie.

221.5 Accesso al mercato

Le imprese svizzere di trasporto otterranno l'accesso commerciale al mercato europeo dei trasporti con l'accordo sullo Spazio economico europeo. Se quest'ultimo non dovesse essere realizzato, le parti contraenti intraprenderanno immediatamente le trattative necessarie per regolare la questione sul piano bilaterale.

Ai trasportatori svizzeri si garantisce la possibilità di circolare anche in futuro con autocarri di 40 tonnellate sul territorio della CE. L'accesso commerciale e tecnico al mercato faceva parte delle rivendicazioni essenziali della Svizzera nei negoziati. Un Paese tanto orientato verso l'esportazione come la Svizzera non può fare a meno della libera circolazione al di là delle sue frontiere. La soluzione trovata costituisce il fondamento della piena integrazione della Svizzera nel mercato dei trasporti della CE.

221.6 Aspetti fiscali

La Svizzera e la CE prevedono di procedere ad una politica per quanto possibile coordinata in materia di tassazione dei trasporti stradali. I costi infrastrutturali e quelli esterni saranno imposti per tappe a coloro che li cagionano. Quest'obiettivo rispecchia la volontà dichiarata del nostro Collegio (n. 214.5). L'articolo 12 lascia tuttavia anche un certo margine di manovra alle parti contraenti, dato che consente loro, se necessario, di prendere provvedimenti fiscali propri.

221.7 Clausola evolutiva

Di grande importanza è la clausola evolutiva contenuta nell'articolo 18. Il Comitato misto procederà ogni tre anni a un riesame dell'accordo e ne studierà l'impatto sull'ambiente e sulla qualità della vita, con la possibilità di presentare opportune proposte alle parti contraenti. Per quanto necessario, questa disposizione e l'articolo 16 conferiscono alla Svizzera anche un margine di manovra proprio, di cui non si potrà tuttavia fare un uso discriminatorio. L'accordo sul traffico di transito consente dunque di trattare anche questioni che oggi non si possono ancora prevedere con certezza.

221.8 Aviazione civile

Per quanto riguarda l'aviazione civile, la Svizzera assumerà, con l'accordo sullo Spazio economico europeo, il cosiddetto «acquis» comunitario. Per il caso in cui quest'accordo non dovesse essere perfezionato, si sono convenute trattative bilaterali. Per questo motivo, il verbale di firma dell'accordo sul traffico di transito include una dichiarazione comune secondo la quale «la Comunità e la Svizzera colgono l'occasione della conclusione dei negoziati sui trasporti terrestri per sottolineare l'importanza di una proficua collaborazione e di una liberalizzazione nel settore dei trasporti aerei. Esse ritengono che occorra pervenire il più presto possibile a una soluzione soddisfacente sulla base dell'acquis comunitario.» Questa dichiarazione si spiega per il fatto che la CE ha sinora rifiutato di concludere con la Svizzera un accordo in questo campo.

222 Svantaggi possibili

Per giungere alla conclusione di un accordo sul traffico di transito, tanto la CE quanto la Svizzera hanno dovuto accettare compromessi. L'accordo non presenta perciò soltanto vantaggi. Il fatto che la Svizzera abbia dovuto ammettere il passaggio di un massimo di 30 000 veicoli di 40 tonnellate all'anno è il risultato di uno di questi compromessi, indispensabile segno di buona volontà per quanto riguarda i trasporti stradali.

Il numero limitato delle eccezioni e il sistema dei punti ecologici concordato con l'Austria hanno indotto taluni a temere un forte aumento del traffico di autocarri di 28 tonnellate. Non condividiamo questi timori. Se dovessero tutta-

via avverarsi, l'accordo sul traffico di transito permetterà di ovviarvi per mezzo di proposte del Comitato misto e di provvedimenti unilaterali sul fondamento dell'articolo 16 o, addirittura, dell'articolo 12.

Anche la durata dell'accordo è frutto di un compromesso. Inizialmente eravamo favorevoli a un periodo più lungo. Attualmente siamo tuttavia convinti che nei prossimi anni assisteremo ad un ravvicinamento delle posizioni e che il trasporto combinato acquisterà maggiore importanza anche in seno alla CE.

223 Osservazioni sull'accordo tra la CE e l'Austria

L'accordo tra la CE e l'Austria corrisponde in ampia misura, in quanto a struttura e a contenuto, a quello concluso con la Svizzera. Anche in quest'accordo l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria e il promovimento del trasporto combinato occupano un posto di primo piano. Nonostante questo, sussistono differenze importanti che non permettono di paragonarlo direttamente all'accordo svizzero.

Per l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, le parti contraenti stabiliscono anche in questo testo provvedimenti a breve e media scadenza. In vista della costruzione della galleria di base del Brennero si è invece convenuto soltanto di proseguire i lavori di progettazione.

Le differenze principali riguardano tuttavia il traffico stradale. Mentre le disposizioni sull'imputazione dei costi infrastrutturali e esterni corrispondono appieno all'articolo 12 del nostro accordo, la regolamentazione del transito è completamente diversa. L'accordo con l'Austria si fonda sul sistema detto dei punti ecologici. Con l'obiettivo di ridurre l'inquinamento atmosferico nella misura concordata, si attribuisce a ogni transito un determinato numero di punti, dipendente dalle emissioni che ne derivano. Il 1991 costituisce l'anno di riferimento per il calcolo dei transiti.

Con il modello scelto, la diversa situazione giuridica iniziale dei due Paesi alpini diviene manifesta. Mentre la Svizzera prevede il limite delle 28 tonnellate, l'Austria permette il transito di veicoli di 38 tonnellate. Se la Svizzera avesse adottato un analogo sistema di punti ecologici, il disciplinamento attuale sarebbe stato soppresso. Conseguentemente, il traffico interno, d'importazione e d'esportazione sarebbe stato sfavorito rispetto a quello di transito.

224 Conclusioni

Tutto sommato, l'accordo sul traffico di transito è da considerarsi vantaggioso per il nostro Paese. Garantisce un maggior ricorso al trasporto combinato, limitando nel contempo il numero degli autocarri di 40 tonnellate in transito attraverso la Svizzera. Si giustificano perciò e si inseriscono in un contesto più ampio anche i progetti d'investimento progettati in Svizzera.

23 Particolari dell'accordo trilaterale

231 Spiegazione delle disposizioni

Le parti contraenti considerano il trasporto combinato una possibilità di risolvere a breve e medio termine i problemi del transito alpino delle merci (*art. 1*). Secondo l'*articolo 2*, le linee determinanti per il trasporto combinato attraverso la Svizzera sono Basilea/Rielasingen/Sciaffusa-Kandersteg-Domodossola e Basilea/Rielasingen/Sciaffusa-Göschenen-Chiasso/Luino. L'*articolo 3* impone un obbligo generale di sostegno nei confronti delle ferrovie.

L'*articolo 4* stabilisce in una prima parte le capacità da mettere a disposizione entro il 1994. Le indicazioni corrispondono appieno a quanto da noi deciso il 24 ottobre 1989 circa il miglioramento dell'offerta sulle linee del San Gottardo e del Lötschberg-Sempione, senza costituire impegni ulteriori. In concreto si tratta, come per l'*articolo 4* dell'accordo sul traffico di transito (n. 213.2), di un totale di 58 treni al giorno per il trasporto accompagnato e, soprattutto, non accompagnato, che consentiranno un aumento delle spedizioni da 156 000 nel 1991 a 470 000 nel 1994. Sommandole con il trasporto di contenitori stimato per il 1994 si ottiene un totale di circa 710 000 spedizioni.

In una seconda parte, l'*articolo 4* elenca le diverse opere d'ampliamento dell'infrastruttura e rappresenta perciò un punto centrale dell'intero accordo. Si noti in particolare che l'Italia s'impegna a procedere a una serie di ampliamenti dell'accesso sud del Sempione, che è indispensabile rimodernare. I miglioramenti previsti tornano a vantaggio di tutto il traffico sul tratto in questione. Per questo motivo, la Svizzera avrebbe fatto male a rinunciare, come si è più volte chiesto, a posare nella galleria del Lötschberg un binario con quattro rotaie per gli autocarri alti 4 m. In una lettera alle altre parti contraenti, il capo del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie (DFTCE) ha tuttavia fatto sapere che i lavori necessari nella galleria del Lötschberg si sarebbero fatti soltanto parallelamente a quelli per l'accesso sud del Sempione. Mentre le opere di ampliamento della linea del San Gottardo sono in pieno corso e saranno verosimilmente terminate a tempo, il DFTCE non ha ancora dato il nulla osta per i lavori sulla linea Lötschberg-Sempione.

Per quanto riguarda il versante tedesco, è importante l'impegno di potenziare con la posa di 4 binari la linea Offenburg-Basilea sul fondamento del piano globale dei trasporti tedesco. I relativi progetti sono pressoché già ultimati.

Nell'*articolo 5* le parti contraenti formulano nei confronti delle ferrovie richieste relative alla qualità del trasporto, nonché alla riduzione e al rispetto dei tempi di trasporto e di consegna. Chiedono inoltre una maggiore responsabilità in caso di danno o di consegna tardiva. Nel frattempo si sono già realizzati primi miglioramenti, altri entreranno in vigore prossimamente. L'*articolo 5* ha in parte carattere programmatico, ma è anche indice del fatto che le opere infrastrutturali da sole non bastano a migliorare il trasporto combinato. Sarà perciò importante seguire gli sviluppi dei prossimi anni e insistere eventualmente affinché le ferrovie mettano in atto queste disposizioni.

L'*articolo 6* contiene l'impegno generale di eliminare gli ostacoli amministrativi che siano di tipo doganale, veterinario, fitosanitario o che derivino dalla poli-

tica dei trasporti. Anche questa disposizione è programmatica, ma dimostra pure che è necessario migliorare anche le condizioni in cui si svolge il trasporto combinato.

L'*articolo 7* descrive la prassi in vigore nel nostro Paese secondo cui la società di marketing (in Svizzera la compagnia Hupac) acquista il materiale rotabile necessario e la Confederazione indennizza le ferrovie per le loro perdite d'esercizio. Per altro, l'*articolo 7* contiene una clausola di flessibilità che consente espressamente di tener conto dei bisogni del mercato.

Nell'*articolo 8* è descritta la procedura da adottare in caso di interruzioni del servizio dovute a forza maggiore o ad altre perturbazioni tecniche. Ne sono esclusi gli scioperi. Questa disposizione si fonda sulla prassi svizzera che ha sinora consentito di effettuare i trasporti anche in simili casi. Per tali trasporti è tuttavia necessaria un'autorizzazione.

L'*articolo 9* stabilisce da un lato la procedura in caso di divergenze d'opinione e determina d'altro lato che le parti contraenti, le ferrovie e le società di trasporto combinato si riuniscano per chiarire le questioni in sospeso.

L'*articolo 10* sancisce l'obbligo irrefutabile di consultarsi reciprocamente prima di adottare provvedimenti relativi al traffico di transito.

L'*articolo 11*, infine, indica la durata dell'accordo e le modalità di denuncia. Per principio, l'accordo resta in vigore fino a conclusione dei lavori di ampliamento. Dopo sei anni rimane tuttavia valido soltanto se nessuna delle parti contraenti lo denuncia.

232 Valutazione

L'accordo trilaterale è di rilievo tanto per la politica svizzera dei trasporti quanto per la cooperazione internazionale nell'ambito del trasporto combinato.

Per la Svizzera è importante osservare che l'accordo crea il fondamento necessario affinché i miglioramenti dell'offerta da noi decisi trovino piena rispondenza. La Germania e l'Italia s'impegnano a cooperare e ad adeguare le loro infrastrutture. Senza questa garanzia, gli sforzi svizzeri non darebbero esiti durevoli. Questo aspetto è stato importante durante le trattative per l'accordo sul traffico di transito, dove è stato così possibile documentare la credibilità dei provvedimenti a breve termine ed evitare l'istituzione provvisoria di un corridoio per autocarri di 40 tonnellate.

La Svizzera è d'altronde particolarmente interessata ai miglioramenti dell'accesso sud del Sempione, grazie ai quali la linea Lötschberg-Sempione potrà assolvere appieno la funzione di asse di transito nord-sud.

L'accordo trilaterale costituisce inoltre per i nostri due Paesi vicini un obbligo diretto di cooperare nell'ambito del trasporto coordinato. Questo aspetto è di grande vantaggio per il caso in cui la CE dovesse far valere strettoie riguardo alle capacità di trasporto. Nel contempo diventa anche possibile prendere provvedimenti coordinati per la pianificazione di terminali e il miglioramento dell'offerta.

Per quanto attiene alla cooperazione internazionale, l'accordo trilaterale rinalda gli impegni assunti con l'accordo sul traffico di transito concluso con la CE. Né l'Italia né la Repubblica federale di Germania possono sottrarsi ai progetti d'ampliamento decisi in seno alla CE affermando che la competenza per la pianificazione e l'ampliamento dell'infrastruttura spetta agli Stati membri.

L'accordo trilaterale crea tuttavia anche il fondamento per una più stretta cooperazione tra le ferrovie. Anche l'accordo che queste ultime hanno concluso tra di loro prevede l'obbligo di aumentare la capacità dell'offerta e la competitività. Questi due elementi incoraggiano lo sviluppo del trasporto combinato che, proprio per il transito attraverso le Alpi, può e deve aprire l'accesso a nuovi potenziali di mercato. L'accento è posto sul trasporto combinato non accompagnato. Il trasporto di veicoli accompagnati con un'altezza agli angoli di 4 m avrà soltanto un volume limitato. Sebbene la reiterata richiesta di rinunciare a questo tipo di trasporto combinato sia comprensibile, una simile decisione non sarebbe oggi giustificata, dato che nel settore dei trasporti operano attualmente parecchi piccoli imprenditori.

Se i provvedimenti decisi nell'accordo saranno messi in atto per tempo, il trasporto combinato strada/rotaia da, verso e attraverso la Svizzera si ritroverà sensibilmente migliorato in quantità e qualità. Tutto questo su un asse di transito che già oggi si distingue positivamente da altre linee di trasporto combinato.

3 Applicazione dell'accordo sul traffico di transito

31 Comitato misto

311 Composizione

Un Comitato misto composto di rappresentanti delle due parti contraenti sarà incaricato di garantire la corretta applicazione dell'accordo. Il Comitato misto stabilirà il proprio regolamento interno nel quale fisserà le modalità del suo funzionamento (presidenza alternata, almeno una seduta all'anno, altre sedute se necessario). Se opportuno, potrà istituire gruppi di lavoro che lo assisteranno nell'adempimento delle sue mansioni.

Il nostro Consiglio nominerà a tempo debito i rappresentanti svizzeri.

312 Funzione e compiti

Il compito principale del Comitato misto è di sorvegliare il buon funzionamento dell'accordo e di fare il bilancio dei progressi realizzati. Funge inoltre da organo d'informazione e di coordinazione in materia di politica dei trasporti terrestri. Per lo sviluppo e la messa in opera di infrastrutture, prestazioni di servizio e provvedimenti di sostegno è certamente necessario un adeguato coordinamento tra la Svizzera e la CE.

Ogni tre anni, il Comitato misto procede a un riesame dell'accordo per quanto attiene alle capacità di trasporto, all'imputazione dei costi e all'impatto del

traffico stradale sull'ambiente. Sul fondamento di questo riesame, può poi presentare opportune proposte alle parti contraenti. La decisione di eventuali provvedimenti spetta alle parti contraenti.

Quest'organo ha infine anche la competenza di regolare eventuali controversie tra le parti contraenti sull'interpretazione o applicazione dell'accordo. A tale scopo cercherà soluzioni reciprocamente accettabili. Per i motivi indicati (n. 216.2), l'accordo sul traffico di transito non istituisce altre istanze giudiziarie.

32 Accordo amministrativo

Per applicare il sistema del troppopieno sul quale l'accordo sul traffico di transito si fonda per le eccezioni al limite delle 28 tonnellate è necessario concludere un accordo amministrativo che ne chiarisca diversi aspetti pratici. Finora questo accordo manca. Nell'allegato 6 se ne elencano tuttavia gli elementi determinanti.

Un gruppo di periti svizzeri ha nel frattempo elaborato i fondamenti di un sistema rapido ed efficace con le seguenti regole:

- i posti devono essere prenotati presso gli operatori del trasporto combinato;
- la prenotazione è necessaria tanto per il trasporto accompagnato quanto per quello non accompagnato;
- si allestirà un elenco dei terminali collegati tra di loro per mezzo di un sistema di trasmissione elettronica dei dati (TED);
- una centrale amministrativa, istituita presso l'Ufficio federale dei trasporti e collegato per TED agli uffici esterni (operatori, terminali, dogane) è incaricata di concedere le autorizzazioni;
- le imprese di trasporto ricevono l'autorizzazione dall'ufficio doganale;
- si allestirà un elenco delle derrate facilmente deperibili e dei trasporti urgenti.

4 Ripercussioni finanziarie e sull'effettivo del personale

Gli impegni assunti con l'accordo sul traffico di transito derivavano già da decisioni prese in passato a livello federale: dal miglioramento a breve e medio termine dell'offerta sulle linee del San Gottardo e del Lötschberg-Sempione da noi deciso il 24 ottobre 1989 e dalle decisioni delle Camere federali sul transito alpino. L'accordo non causa nuovi impegni finanziari.

Per gestire il sistema di autorizzazione degli autocarri di 40 tonnellate sarà necessario creare, presso l'Ufficio federale dei trasporti, una nuova centrale dotata di personale addizionale e della necessaria infrastruttura elettronica. Per indicare con esattezza l'effettivo del personale necessario e gli investimenti richiesti per l'elaborazione elettronica dei dati, dobbiamo aspettare l'accordo amministrativo. Queste indicazioni saranno verosimilmente ottenibili nel corso del secondo semestre del 1992. Non saranno tuttavia necessari più di cinque nuovi posti.

L'accordo trilaterale non ha conseguenze finanziarie né ripercussioni sull'effettivo del personale che vadano al di là di quanto da noi deciso il 24 ottobre 1989.

5 Programma di legislatura

L'accordo sul traffico di transito e quello trilaterale sono stati annunciati nel programma di legislatura 1991-1995.

6 Rapporto con il diritto europeo

61 Concordanza con il diritto europeo

Sebbene il mantenimento del limite delle 28 tonnellate diverga dal diritto della CE, l'accordo sul traffico di transito è compatibile con il diritto europeo, visto che la CE ne è parte contraente. Anche l'accordo trilaterale è conforme al diritto europeo.

62 Ripercussioni su eventuali negoziati per l'adesione alla CE

In vista di eventuali negoziati per l'adesione della Svizzera alla CE bisogna domandarsi quale siano l'impatto e l'effetto dell'accordo sul traffico di transito. Senza voler anticipare l'esito di tali negoziati, è opportuno rilevarne alcuni aspetti.

In primo luogo, non faremo niente che possa mettere in pericolo la piena validità dell'accordo.

In secondo luogo, la CE - che non potrà opporsi all'obiezione che i patti vanno mantenuti - risponderà con un'obiezione che la Commissione ha già avanzato esprimendosi sulla domanda d'adesione dell'Austria e cioè che per diventare membro della CE l'Austria avrebbe dovuto confarsi interamente al diritto comunitario e rinunciare alla propria politica restrittiva in materia di trasporti stradali.

Nonostante questo, l'accordo sul traffico di transito conferirà verosimilmente alla Svizzera una posizione assai più forte per eventuali negoziati d'adesione tanto più che regola anche questioni d'infrastruttura che attualmente - e probabilmente ancora per parecchio tempo - rientrano nelle competenze degli Stati membri e fanno parte soltanto marginalmente dell'«acquis» comunitario. Se la CE avesse quindi, come si suppone, l'intenzione di esigere nelle trattative sull'adesione della Svizzera l'aumento del limite di peso a 40 tonnellate, il nostro Paese potrebbe opporre alcuni buoni argomenti, osservando non da ultimo che la CE non può mettere in questione alcuni punti dell'accordo e pretendere di mantenerne in vigore altri, altrettanto importanti.

Gli accordi costituiscono infatti in ogni caso un presupposto e fondamento necessario per far fronte al trasporto di merci attraverso le Alpi. Anche se la Svizzera dovesse aderire alla CE, non si vede come sarebbe possibile assicurare un trasporto di merci scorrevole e rispettoso dell'ambiente naturale, senza provvedimenti coordinati nell'ambito dell'infrastruttura, dell'organizzazione e della politica dei trasporti.

Il disegno di decreto federale di approvazione dell'accordo tra la CE e la Svizzera sul trasporto di merci su strada e per ferrovia si fonda sull'articolo 8 della Costituzione federale (Cost.) che conferisce alla Confederazione la competenza di stipulare trattati con l'estero. La competenza dell'Assemblea federale di approvarlo deriva dall'articolo 85 numero 5 Cost.

Giusta l'articolo 89 capoverso 3 Cost., i trattati internazionali sottostanno al referendum facoltativo se sono conclusi per una durata indeterminata e indecisi, se prevedono l'adesione a un'organizzazione internazionale o se implicano un'unificazione multilaterale del diritto. L'accordo sul traffico di transito è concluso, secondo il suo articolo 20, per una durata di 12 anni e non prevede ovviamente l'adesione a un'organizzazione internazionale. Per sapere se sia necessario sottoporlo al referendum facoltativo bisogna quindi esaminare unicamente se implichi un'unificazione multilaterale del diritto.

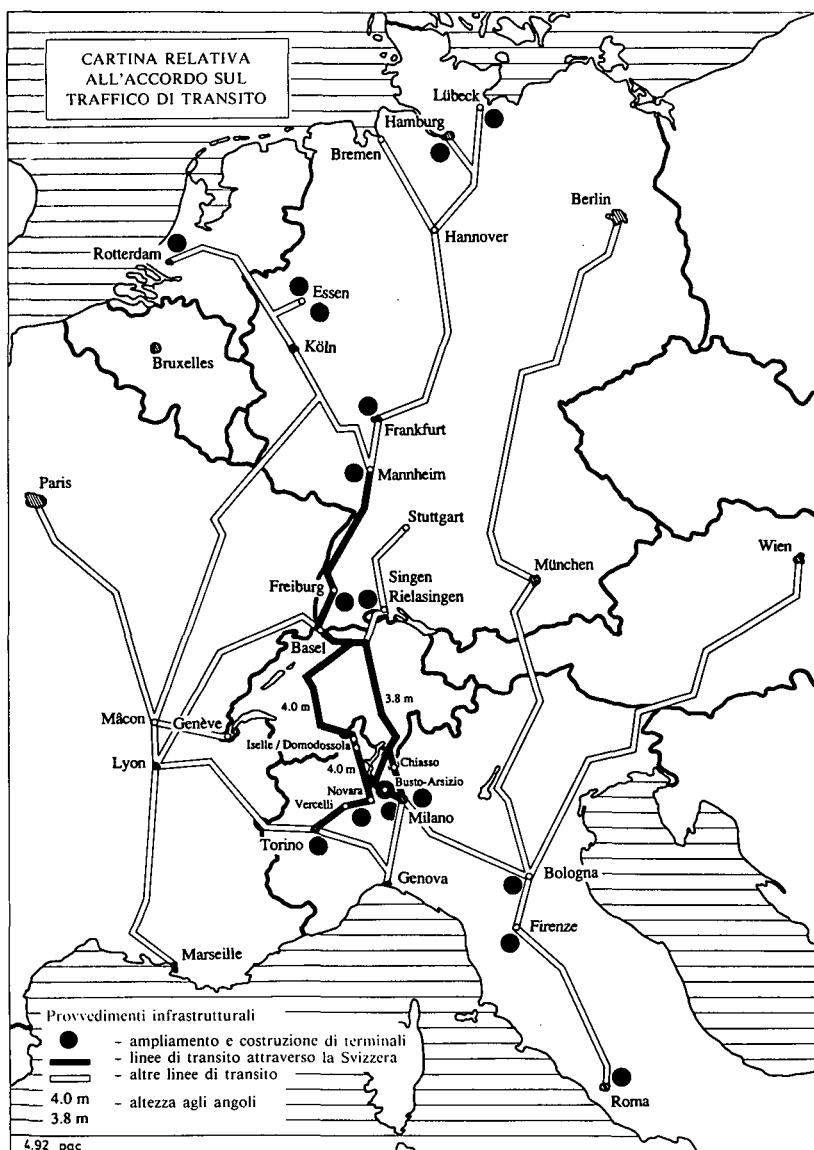
Secondo una prassi costante nostro Collegio, l'articolo 89 capoverso 3 lettera c Cost. si applica soltanto ai trattati che stipulano un diritto unitario, in linea di massima direttamente applicabile e circoscritto a un campo giuridico ben preciso. L'Assemblea federale ha precisato questa prassi e deciso che in singoli casi si debba ammettere, segnatamente per l'importanza e il tipo delle disposizioni di cui si tratta, un'unificazione multilaterale del diritto anche se le norme in questione non sono numerose¹⁾. L'accordo sul traffico di transito contiene singole disposizioni direttamente applicabili. Il suo oggetto primo è tuttavia il traffico stradale e ferroviario internazionale attraverso la Svizzera. In confronto all'intera legislazione sul traffico stradale si tratta dunque di disposizioni puntuali, che non mettono in alcun modo in questione l'autonomia del diritto svizzero per fatti puramente interni. Non si tratta quindi di un'unificazione del diritto nel senso dell'articolo 89 capoverso 3 lettera c Cost.

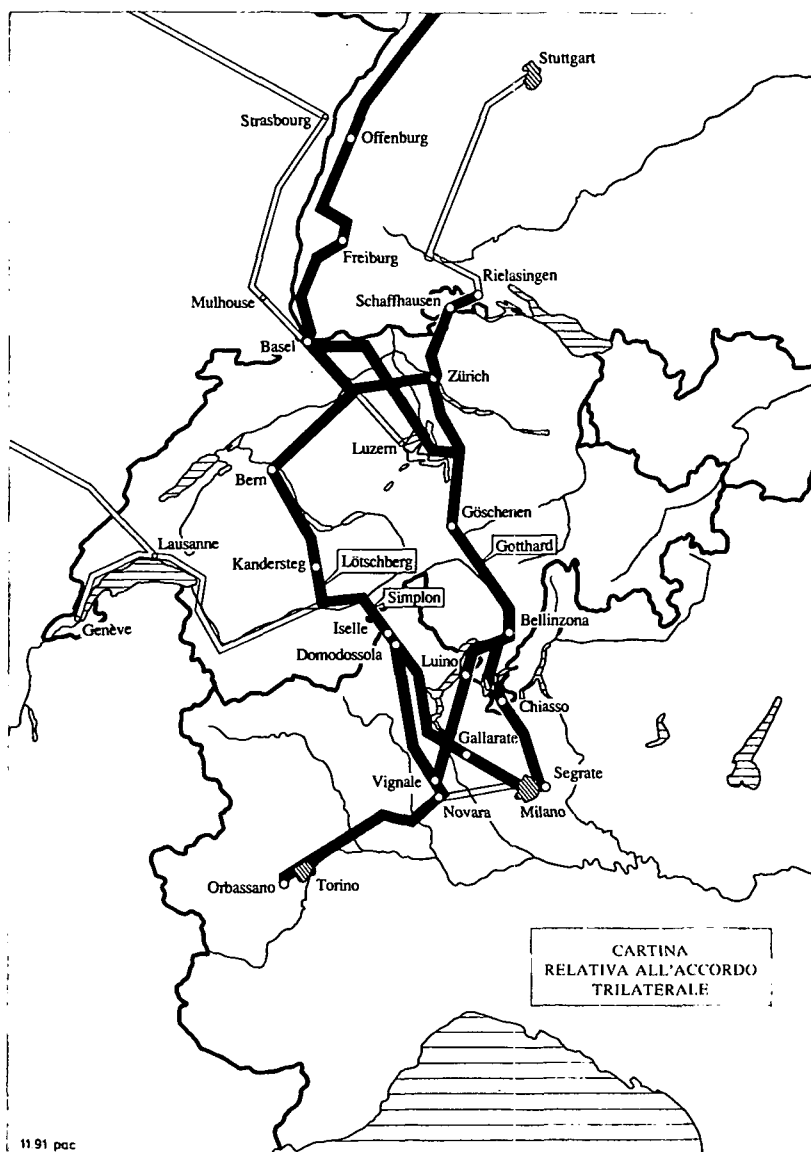
Il decreto di approvazione dell'accordo sul traffico di transito non sottostà quindi al referendum facoltativo.

Gli adeguamenti della legislazione svizzera sul traffico stradale richiesti dall'articolo 10 dell'accordo sono in parte già avvenuti (ad es. il passaggio a un peso massimo di 22 t per gli autoveicoli a tre assi e quello a una larghezza massima di 2,50 m per gli autocarri) e saranno in parte oggetto del programma legislativo EUROLEX previsto per l'accordo sullo Spazio economico europeo. L'unico adeguamento al quale la Svizzera deve procedere in virtù dell'accordo sul traffico di transito è l'aumento dal 2 al 5 per cento del margine di tolleranza relativo al peso totale di 28 tonnellate. Decideremo questa modifica per mezzo di un'ordinanza.

Anche l'approvazione dell'accordo trilaterale spetta all'Assemblea federale secondo l'articolo 85 capoverso 5 Cost. Poiché i lavori sulla linea del San Gottardo sono già in corso e le scadenze sono brevi, abbiamo nondimeno già applicato quest'accordo. Dato il suo contenuto, anche l'accordo trilaterale non soggiace al referendum facoltativo.

¹⁾ FF 1990 III 779





**concernente l'Accordo tra la Comunità economica europea
e la Confederazione Svizzera sul trasporto di merci su strada
e per ferrovia (accordo sul traffico di transito)**

del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visto l'articolo 8 della Costituzione federale;
visto il messaggio del Consiglio federale del 13 maggio 1992¹⁾,
decreta:

Art. 1

¹ L'Accordo tra la Comunità economica europea e la Confederazione Svizzera sul trasporto di merci su strada e per ferrovia (accordo sul traffico di transito), concluso il 21 ottobre 1991, è approvato.

² Il Consiglio federale è autorizzato a ratificarlo.

Art. 2

Il presente decreto non sottostà al referendum.

5096

¹⁾ FF 1992 III 921

concernente l'Accordo tra il Ministro federale dei trasporti della Repubblica federale di Germania, il Capo del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie della Confederazione Svizzera e il Ministro dei trasporti della Repubblica italiana sul miglioramento del trasporto merci combinato ferrovia/strada attraverso le Alpi svizzere

del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 8 della Costituzione federale;

visto il messaggio del Consiglio federale del 13 maggio 1992¹⁾,

decreta:

Art. 1

¹ L'Accordo tra il Ministro federale dei trasporti della Repubblica federale di Germania, il Capo del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie della Confederazione Svizzera e il Ministro dei trasporti della Repubblica italiana sul miglioramento del trasporto merci combinato ferrovia/strada attraverso le Alpi svizzere, firmato il 3 dicembre 1991 a Bonn, è approvato.

² Il Consiglio federale è autorizzato a ratificarlo.

Art. 2

Il presente decreto non sottostà al referendum.

5097

**tra la Comunità economica europea
e la Confederazione Svizzera
sul trasporto di merci su strada e per ferrovia**

Il Consiglio delle Comunità europee, qui di seguito denominato «la Comunità», da una parte,

e il Consiglio federale svizzero, a nome della Confederazione Svizzera, qui di seguito denominato «la Svizzera», dall'altra,

desiderosi di promuovere la cooperazione e gli scambi internazionali attraverso una politica europea coordinata dei trasporti,

considerando la necessità di dare una soluzione duratura ai problemi collegati al transito transalpino, che salvaguardi la qualità della vita delle popolazioni interessate, protegga l'ambiente e contribuisca, rendendo il traffico più scorrevole, alla realizzazione del mercato interno della Comunità europea e dello Spazio economico europeo;

considerando i limiti naturali che gravano sull'espansione del traffico stradale attraverso le Alpi, i quali giustificano talune differenze esistenti tra le legislazioni delle Parti contraenti in materia di traffico stradale;

considerando tuttavia opportuno prevedere determinate agevolazioni per il trasporto su strada;

considerando che, alla luce degli aspetti economici, ecologici, sociali e della sicurezza, il trasporto combinato rappresenta la soluzione migliore per gestire, in particolare a medio e a lungo termine, il volume crescente dei trasporti internazionali di merci attraverso le Alpi;

considerando che i vari modi di trasporto devono coprire i costi cui danno origine,

convengono quanto segue:

Titolo I**Obiettivo, campo d'applicazione e definizioni****Articolo 1 Obiettivo**

Obiettivo del presente accordo tra la Comunità e la Svizzera è consolidare la cooperazione tra le Parti contraenti in alcuni settori dei trasporti, in particolare in materia di traffico di transito attraverso le Alpi. A tal fine, le Parti contraenti convengono di adottare misure coordinate per promuovere il trasporto ferroviario e soprattutto il trasporto combinato - allo specifico scopo di tutelare la salute della popolazione e l'ambiente - di agevolare l'accesso al mercato e di facilitare il traffico stradale con mezzi appropriati.

Articolo 2 Campo d'applicazione

1. Il presente accordo si applica:

- a) al traffico comunitario in transito attraverso la Svizzera;
- b) ad alcuni aspetti del traffico bilaterale.

2. Il campo di collaborazione comprende in particolare le infrastrutture dei trasporti, le misure di accompagnamento necessarie per lo sviluppo del trasporto ferroviario e del trasporto combinato, l'accesso al mercato e un costante scambio di informazioni sull'evoluzione delle rispettive politiche dei trasporti delle due Parti.

3. Per quanto riguarda il trasporto su strada, l'accordo si applica ai trasporti effettuati da operatori del settore aventi sede sociale in una delle Parti contraenti.

Articolo 3 Definizioni

Ai fini del presente accordo, si intende per:

- a) «*traffico comunitario di transito*», il trasporto di merci che, con partenza o destinazione in uno Stato membro della Comunità, attraversa il territorio svizzero;
- b) «*traffico bilaterale*», il trasporto di merci con partenza dal territorio di una Parte contraente e diretto verso il territorio dell'altra;
- c) «*trasporto combinato strada/rotaia*» qui di seguito denominato trasporto combinato, i trasporti di merci effettuati da veicoli stradali o da unità di carico viaggianti per ferrovia per una parte del tragitto e su strada per i percorsi iniziali o terminali;
- d) «*trasporti di merci*» i viaggi effettuati da veicoli per il trasporto merci, carichi o scarichi;
- e) «*veicoli stradali*» gli autocarri e le motrici, nonché i rimorchi e i semirimorchi;
- f) «*unità di carico*» i contenitori e le casse mobili.

Titolo II

Trasporto per ferrovia e trasporto combinato

Articolo 4 Disposizioni generali

1. Le Parti contraenti convengono di adottare e di coordinare tra loro, nell'ambito delle rispettive competenze, le misure necessarie allo sviluppo e alla promozione dei trasporti per ferrovia e del trasporto combinato, in quanto mezzi essenziali per risolvere i problemi posti in particolare dal trasporto di merci sull'asse Nord-Sud attraverso le Alpi svizzere. La realizzazione e la programmazione delle opere infrastrutturali, lo sviluppo e l'esercizio dei servizi, nonché l'attuazione delle misure di accompagnamento avverranno in modo coordinato e parallelo. Le Parti contraenti faranno ciò perseguendo l'obiettivo di garantire le redditività degli investimenti effettuati.

2. Queste iniziative saranno condotte nel rispetto delle disposizioni previste nell'accordo trilaterale tra il Ministro dei trasporti della Repubblica federale di Germania, il Capo del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie della Confederazione Svizzera e il Ministro dei trasporti della Repubblica italiana sul miglioramento del trasporto combinato di merci strada/rotaia attraverso le Alpi, firmato il 3 dicembre 1991.

Articolo 5 Opere infrastrutturali e pianificazione delle misure in Svizzera

L'allegato 2 riporta i particolari della suddetta pianificazione, che si ispirerà ai seguenti principi:

a) a breve e medio termine:

la Svizzera aumenterà progressivamente la capacità di trasporto combinato sugli assi transalpini del Gottardo e del Lötschberg, passando da una capacità di 330 000 spedizioni nel 1991 e una capacità di 710 000 spedizioni nel 1994¹⁾;

entro la fine del 1994¹⁾ la Svizzera effettuerà gli adeguamenti necessari sull'asse di transito che passa per il Lötschberg e il Sempione, in modo da permettere il trasporto su rotaia di autocarri con un'altezza agli angoli di quattro metri. Detti interventi saranno realizzati parallelamente ai corrispondenti interventi sul territorio comunitario previsti all'articolo 6;

parallelamente ai suddetti lavori, la Svizzera potenzierà la rete ferroviaria che serve questi assi di transito, per permettere un più rapido scorrimento del traffico e per aumentarne ulteriormente le capacità;

b) a lungo termine:

la Svizzera s'impegna a procedere a nuovi adeguamenti sugli assi di transito attraverso le Alpi, ivi comprese:

- una linea tra Arth-Goldau e Lugano, compresa la realizzazione di una galleria di base al Gottardo (lunghezza: circa 50 km; durata prevista dei lavori da 12 a 15 anni circa);
- una linea di base tra la regione di Frutigen e la valle del Rodano, compresa la realizzazione di una galleria di base al Lötschberg (lunghezza: circa 30 km; durata prevista dei lavori: da 7 a 10 anni circa).

Articolo 6 Opere infrastrutturali e pianificazione delle misure nella Comunità

In sintonia con quanto previsto dalla dichiarazione dell'allegato 3 e conformemente alle intenzioni espresse dagli Stati membri, all'interno della Comunità si prenderanno le seguenti misure:

- creare nuovi terminali e migliorare alcuni terminali già esistenti, in particolare in Germania, nell'Italia settentrionale e nella regione di Rotterdam;
- aumentare l'altezza del profilo per le ferrovie dell'Italia settentrionale onde permettere il passaggio senza ostacoli del traffico di trasporto combinato, ac-

¹⁾ In funzione dell'andamento dei lavori, eventualmente nel 1995.

compagnato o meno. In particolare, entro la fine del 1994¹⁾ verranno adeguate le gallerie sull'asse Iselle-Domodossola in modo da permettere il trasporto per ferrovia di autocarri con un'altezza agli angoli di quattro metri; - aumentare la capacità su alcuni tronchi di linee in Germania, in particolare tra Mannheim e Basilea, e nell'Italia settentrionale.

L'allegato 4 riporta i particolari della suddetta pianificazione.

Articolo 7 Misure di accompagnamento

1. Al fine di promuovere il trasporto ferroviario e il trasporto combinato, le Parti contraenti perseguono prioritariamente i seguenti obiettivi e adottano di concerto le relative misure:

- 1.1. incoraggiare gli utenti e gli speditori a servirsi del trasporto combinato, in particolare rendendolo competitivo rispetto al trasporto su strada;
- 1.2. favorire il ricorso al trasporto combinato dal punto di partenza a quello di destinazione e su lunghe distanze e promuovere l'utilizzazione di casse mobili e di contenitori, nonché in generale, promuovere moderne tecniche di trasporto non accompagnato;
- 1.3. armonizzare i pesi, le dimensioni e le caratteristiche tecniche del materiale specificamente destinato al trasporto combinato, in particolare per assicurare l'indispensabile compatibilità con i profili;
- 1.4. facilitare l'accesso ai terminali tecnicamente adeguati più vicini, in particolare svincolando i percorsi iniziali e finali da qualsiasi regime di autorizzazione nel trasporto combinato, su base di reciprocità e fatti salvi l'articolo 10 e l'allegato 6 del presente accordo;
- 1.5. elaborare per i servizi di trasporto combinato clausole di responsabilità analoghe a quelle esistenti per altri modi di trasporto;
- 1.6. evitare le diversità di trattamento basate sulla nazionalità dei trasportatori, in particolare nell'organizzazione e nella commercializzazione del trasporto combinato.

2. Le Parti contraenti si adoperano in modo concertato e nell'ambito delle rispettive competenze affinché le ferrovie:

- 2.1. costituiscano treni completi;
- 2.2. migliorino l'affidabilità e i tempi di percorrenza dei trasporti combinati, in particolare
 - 2.2.1. riducendo i tempi di sosta, segnatamente alle frontiere;
 - 2.2.2. intensificando la frequenza dei convogli;
 - 2.2.3. aumentando la produttività;
 - 2.2.4. riducendo i controlli amministrativi;
- 2.3. adottino le necessarie misure coordinate in materia di commesse e di messa in servizio del materiale in funzione del traffico;

¹⁾ In funzione dell'andamento dei lavori, eventualmente nel 1995.

- 2.4. si adoperino per offrire servizi supplementari nei terminali (ad es. imballaggio, lavori di riparazione, raffreddamento);
- 2.5. offrano termini di trasporto garantiti;
- 2.6. assicurino, quando ciò sia economicamente giustificato, nuovi collegamenti.

Articolo 8 Determinazione dei prezzi

1. La determinazione dei prezzi per il tragitto ferroviario rimane di competenza delle autorità o degli enti preposti a tale compito in ciascuna Parte contraente. Queste ultime si accertano che i prezzi del trasporto combinato risultino concorrenziali rispetto a quelli del trasporto su strada.
2. Le Parti contraenti si accertano che l'effetto sul mercato delle misure di aiuto adottate da una Parte contraente non sia sminuito dal comportamento dell'altra o di un ente competente avente sede sul territorio dell'altra Parte.
3. Per promuovere il trasporto combinato attraverso le Alpi, le Parti contraenti possono autorizzare aiuti a favore delle infrastrutture o delle attrezzature fisse o mobili necessarie per i trasbordi, aiuti per i materiali specificamente utilizzati nel trasporto combinato, nonché aiuti alle spese d'esercizio non coperte.

Articolo 9 Situazione di crisi

In una situazione in cui il traffico di transito risulterebbe gravemente perturbato se ricorresse alla ferrovia, ad esempio in caso di calamità naturali, le autorità competenti delle due Parti prenderanno, di concerto e ciascuna per il proprio territorio, tutte le possibili disposizioni utili per permettere l'istadamento di tale traffico. Si accorderà un trattamento prioritario ad alcuni trasporti sensibili, come le derrate deperibili.

Titolo III **Trasporto su strada**

A. Aspetti tecnici e fiscali

Articolo 10 Agevolazione del trasporto su strada

1. Le Parti contraenti, nel rispetto del limite di 28 t del peso complessivo a pieno carico autorizzato e del divieto di circolare la notte e la domenica in Svizzera, fatti salvi gli esoneri di cui all'allegato 6, si adoperano per agevolare il trasporto di merci su strada.
2. A tal fine, le autorità svizzere prendono le seguenti misure - in linea con la soppressione, da parte del Consiglio federale, del pedaggio per superamento del peso in zona di frontiera, entrata in vigore il 6 febbraio 1990:
 - completamento e miglioramento della rete delle strade nazionali;

- innalzamento dal 2 al 5 per cento del margine di tolleranza relativo al peso dei veicoli;
- estensione al Ticino della zona frontaliere per quanto riguarda l'accesso all'autostrada;
- abolizione di alcune restrizioni relative al trasporto su strada di animali;
- passaggio da 16 m a 16,5 m per quanto riguarda la lunghezza dei veicoli articolati;
- passaggio da 18 m a 18,35 m per quanto riguarda la lunghezza degli autotreni;
- passaggio da 19 t a 22 t per il peso totale degli autoveicoli a tre assi, qualora soltanto un asse sia motore;
- passaggio da 2,30 m a 2,50 m per quanto riguarda la larghezza massima dei veicoli stradali e a 2,60 m per i veicoli refrigeranti.

3. Fatti salvi i paragrafi 1 e 2 del presente articolo e le disposizioni dell'accordo sullo Spazio economico europeo, qualora esso entri in vigore tra la Svizzera e la Comunità, la Svizzera accetta che circolino sul suo territorio i veicoli stradali immatricolati negli Stati membri della Comunità conformi alla normativa comunitaria in materia di dimensioni e pesi dell'asse motore nella versione vigente al momento dell'entrata in vigore del presente accordo¹⁾.

Articolo 11 Tutela dell'ambiente

1. Per garantire una migliore tutela dell'ambiente, le Parti contraenti prevedono in particolare l'adozione di norme che assicurino un alto livello di protezione per ridurre le emissioni di gas e di particelle, nonché il rumore dei veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci.

2. Durante l'elaborazione delle suddette norme sulle emissioni, le Parti contraenti si concertano a scadenze frequenti e regolari.

3. Per quanto riguarda le norme sulle emissioni, i veicoli adibiti al trasporto di merci immatricolati in una Parte contraente sono autorizzati a circolare sul territorio di entrambe le Parti, fatto salvo il disposto dell'allegato 6 punto II 3.

Articolo 12 Aspetti fiscali

1. Le Parti contraenti prevederanno l'introduzione progressiva di sistemi di fiscalità sul traffico stradale per quanto possibile coordinati, orientati in una prima fase verso l'imputazione ai veicoli dei costi delle infrastrutture dei trasporti, e in una seconda fase verso l'imputazione ai veicoli anche dei costi esterni, in particolare di quelli che riguardano l'ambiente.

2. Nel corso dell'elaborazione delle rispettive soluzioni, le Parti contraenti si consulteranno regolarmente. Per quanto possibile esse terranno conto del principio della territorialità e prenderanno in considerazione i costi specifici delle regioni alpine.

¹⁾ Per quanto riguarda il trattamento dei pesi e delle dimensioni, cfr. anche l'allegato 7.

3. Se necessario, le Parti contraenti avvieranno negoziati per pervenire a un accordo in materia di tassazione del traffico stradale. Detto accordo mirerebbe in particolare, nel quadro dell'obiettivo definito al paragrafo 1, ad assicurare il libero scorrimento del traffico transfrontaliero e l'attenuazione delle divergenze tra i sistemi di tassazione del traffico stradale delle due Parti, nonché ad eliminare le distorsioni di concorrenza all'interno di un modo di trasporto e tra modi di trasporto provocate da tali divergenze.

B. Accesso al mercato

Articolo 13 Accesso al mercato

In materia di accesso al mercato dei trasporti, le due Parti contraenti dichiarano che intendono concedersi reciprocamente tale accesso nell'ambito dell'accordo sullo Spazio economico europeo o, eventualmente, secondo modalità da definire nell'ambito di un accordo bilaterale¹⁾.

Titolo IV

Agevolazione del passaggio delle frontiere e semplificazione delle formalità

Articolo 14

1. Le Parti contraenti s'impegnano a snellire e a semplificare le formalità che gravano sui trasporti, in particolare in campo doganale.
2. Tali azioni saranno condotte, coerentemente con l'accordo sull'agevolazione del passaggio delle frontiere tra la Comunità e la Svizzera entrato in vigore il 1° luglio 1991.

Titolo V

Disposizioni generali e finali

Articolo 15 Non discriminazione

1. Le Parti contraenti s'impegnano a non adottare misure discriminatorie, né per quanto riguarda il campo di applicazione del presente accordo, né in relazione al traffico che si svolge attraverso Stati membri della Comunità.

Articolo 16 Misure unilaterali

Le Parti contraenti evitano di adottare misure unilaterali che tendano a discriminare il traffico di transito autorizzato dal presente accordo.

¹⁾ Cfr. allegato 8.

Articolo 17 Misure complementari

Una Parte contraente, qualora sulla base dell'esperienza acquisita nell'applicazione del presente accordo, arrivi alla conclusione che altre misure rientranti nel campo d'applicazione del medesimo possano favorire una politica europea dei trasporti coordinata e, in particolare, contribuire a risolvere il problema del transito attraverso le Alpi, provvede a presentare all'altra Parte contraente proposte in materia.

Articolo 18 Comitato misto

1. È istituito un Comitato misto, denominato «Comitato dei trasporti terrestri Comunità/Svizzera», con i seguenti compiti:

- garantire la corretta applicazione del presente accordo,
- garantire un efficace coordinamento della messa a punto e della realizzazione delle infrastrutture, dei servizi e delle misure di accompagnamento in materia di trasporto combinato,
- procedere a scambi periodici di informazioni sugli aspetti generali della politica dei trasporti terrestri di merci e stilare un bilancio dei progressi realizzati nell'applicazione del presente accordo,
- effettuare, con scadenza triennale, un riesame dell'accordo in funzione del bilancio dei progressi realizzati a livello di applicazione e degli sviluppi registrati in particolare nei settori:
 - dell'impatto del traffico stradale sull'ambiente e sulla qualità della vita,
 - dell'imputazione dei costi delle infrastrutture e dei costi esterni,
 - della capacità del trasporto combinato e della rete stradalee presentare, se necessario, opportune proposte alle Parti contraenti.

2. Qualsiasi controversia tra le Parti contraenti sull'interpretazione o applicazione del presente accordo è sottoposta, a richiesta dell'una o dell'altra parte, al Comitato misto, che si impegna nella ricerca di una soluzione reciprocamente accettabile.

3. Il Comitato misto si compone, da un lato, di rappresentanti della Comunità, e, dall'altro, di rappresentanti della Svizzera.

4. Il Comitato misto stabilisce il proprio regolamento interno.

Articolo 19 Funzionamento del Comitato

1. La presidenza del Comitato misto è esercitata a turno da ciascuna delle Parti contraenti, secondo modalità che saranno definite nel regolamento interno.

2. Il Comitato misto si riunisce almeno una volta l'anno per iniziativa del presidente, al fine di procedere ad un esame del funzionamento generale dell'accordo.

Esso si riunisce inoltre ogniquale volta un'evenienza specifica lo richieda, a richiesta di una delle Parti contraenti, alle condizioni che saranno specificate nel regolamento interno.

3. Il Comitato misto può decidere di costituire gruppi di lavoro atti ad assisterlo nello svolgimento dei propri compiti.

Articolo 20 Durata dell'accordo

Il presente accordo è concluso per una durata di 12 anni.

Articolo 21 Entrata in vigore

Il presente accordo sarà ratificato o approvato dalle Parti contraenti secondo le rispettive procedure. Esso entrerà in vigore non appena le Parti contraenti si saranno notificate l'espletamento delle necessarie procedure.

Articolo 22 Allegati

Gli allegati da 1 a 8 formano parte integrante del presente accordo.

Articolo 23 Lingue

Il presente accordo è redatto in duplice esemplare in lingua danese, francese, greca, inglese, italiana, olandese, portoghese, spagnola e tedesca, tutti i testi facenti ugualmente fede.

Fatto a Porto, addì due maggio millenovecentonovantadue.

Per il
Consiglio federale svizzero:
Adolf Ogi

Per il
Consiglio delle Comunità europee:
Frans Andriessen
Jao de Deus Pinheiro

Dichiarazione della Delegazione svizzera relativa alla portata dell'articolo 3 paragrafo 3

La Confederazione Svizzera conferma, fatta salva la condizione della reciprocità, che sul suo territorio gli spostamenti a vuoto dei veicoli comunitari non sono soggetti a restrizioni, eccettuate quelle determinate dal divieto generale di circolare la notte e la domenica e dalla limitazione a 28 t.

Opere infrastrutturali e misure pianificate in Svizzera

A. Considerazioni generali

La politica svizzera del transito delle merci si basa sui due seguenti principi:

Strada

Rete stradale completata sull'asse di traffico Nord-Sud e norme in materia di circolazione in armonia con la Convenzione internazionale dell'8 novembre 1968 sulla circolazione stradale.

Ferrovia

Sviluppo a breve, medio e lungo termine dell'infrastruttura ferroviaria, al fine di assicurare, in particolare, lo sviluppo del traffico combinato strada/rotaia. Per motivi ecologici e considerati i limiti di capacità della rete stradale, il considerevole aumento previsto del tonnellaggio in transito non può più essere assorbito dalla rete stradale. Solo un massiccio incremento della capacità e delle prestazioni delle ferrovie consentirà di fare fronte al raddoppio del volume di traffico previsto entro il 2020-2030 per quanto riguarda il trasporto di merci tra il Nord ed il Sud del continente.

B. Programma di lavoro

Le Parti contraenti si accordano sulle misure da adottare secondo il seguente calendario:

1. Progressione a breve termine

L'aumento della capacità comporterà la seguente offerta progressiva:

Numero di spedizioni attraverso il Gottardo e il Lötschberg/Sempione (in migliaia)

Gottardo

Anno	TC NA	Contenitore	NA	CR	Totale Gottardo
	1	2	1+2	4	1+2+4
1994 ¹⁾	340	160	500	30	530
1993	203	110	313	67	380
1992	173	110	283	57	340
1991	165	110	275	55	330

¹⁾ In funzione dell'andamento dei lavori, eventualmente nel 1995.

Lötschberg/Sempione

Anno	TC NA	Contenitore	NA	CR	Totale Lötschberg- Sempione
	6	7	6+7	9	6+7+9
1994 ¹⁾	0	80	80	100	180
1993	0	50	50	0	50
1992	0	0	0	0	0
1991	0	0	0	0	0

Numero totale spedizioni

1994 ¹⁾	710 000
1993	430 000
1992	340 000
1991	330 000

Legenda

CR:	Chaussée roulante (strada viaggiante)
TC NA:	Trafic combiné non accompagné (traffico combinato non accompagnato)
NA:	TC NA + contenitori

Tale capacità sarà effettivamente disponibile nel 1994¹⁾ solo se potrà essere deciso l'avvio dei lavori entro il primo semestre 1991.

2. Soluzione di base alla scadenza del 1994¹⁾

L'incremento della capacità esige l'approntamento di un corridoio di trasporto combinato strada/rotaia costituito da due componenti, una attraverso il San Gottardo e l'altra attraverso il Lötschberg-Sempione. L'obiettivo di tale azione è di triplicare l'attuale capacità di trasporto combinato (contenitori non compresi) via San Gottardo e di migliorare (eventualmente) l'arteria via Lötschberg e Sempione, il che consentirà di triplicare i trasporti di merci rispetto al 1988.

- 2.1. Entro il 1994¹⁾ la soluzione transitoria prevista dal Governo svizzero consentirà, per il territorio svizzero, di inoltrare 470 000 spedizioni o 10 milioni di tonnellate, che salgono a 710 000 spedizioni o 14 milioni di tonnellate includendo il trasporto di contenitori.
- 2.2. Sotto il profilo operativo, la soluzione si presenta nel modo seguente:

Gottardo

- Messa in circolazione di 44 convogli lunghi, corrispondenti a 370 000 spedizioni l'anno.

¹⁾ In funzione dell'andamento dei lavori, eventualmente nel 1995.

- Tale offerta si riferisce al traffico misto, composto dal traffico non accompagnato e dalla «strada viaggiante». Essa si basa sulla piena utilizzazione delle capacità per 250 giornate lavorative all'anno.
- Mediante la «strada viaggiante» è possibile trasportare autocarri con altezza agli angoli di 3,80 m. Nel traffico non accompagnato, i semirimorchi possono misurare al massimo 4 m.

Lötschberg-Sempione

- Messa in circolazione di 14 convogli in «strada viaggiante» corrispondenti ad una capacità totale di 100 000 spedizioni all'anno. Anche questa offerta si basa sulla piena utilizzazione delle capacità per 250 giornate lavorative all'anno.
- Per quanto riguarda la «strada viaggiante» tale corridoio ferroviario sarà aperto agli autocarri o autotreni con altezza agli angoli di 4 m.
- Le autorità svizzere hanno preso nota che le autorità italiane, da parte loro, si sono impegnate a sistemare l'infrastruttura dell'autostrada su rotaia da Iselle in direzione dell'Italia, con un profilo che consenta il passaggio degli autocarri o autotreni aventi un'altezza agli angoli di 4 m.

- 2.3. Per quanto riguarda i terminali, la pianificazione del traffico combinato poggia pertanto su terminali situati all'estero, in punti strategici rispetto al trasporto (Reno/Ruhr, Reno/Meno, Stoccarda, Bologna, Milano/Novara, Torino, Genova, Firenze, Roma).

In tale contesto, i passaggi di frontiera dalle due parti interessati dal traffico in transito attraverso la Svizzera sono:

- a nord, Basilea, Sciaffusa, Rielasingen
- a sud, Domodossola, Luino e Chiasso.

3. Evoluzione prevedibile dopo il 1994¹⁾

Grazie alla realizzazione del progetto svizzero «FERROVIA 2000» e allo sfruttamento di tutte le possibilità offerte dal doppio binario del Lötschberg, a partire dal 1994¹⁾ si renderanno disponibili nuove capacità (fino a 700 000 spedizioni all'anno) che si inseriscono nell'ambito dell'offerta succitata. Tale progressione potrà venire adattata allo sviluppo reale del mercato nel traffico combinato.

C. Nuova linea ferroviaria attraverso le Alpi svizzere

1. Progetti

La Svizzera s'impegna a realizzare i seguenti progetti:

¹⁾ In funzione dell'andamento dei lavori, eventualmente nel 1995.

- Nuova linea tra Arth-Goldau e Lugano, con una galleria di base al San Gottardo (circa 50 km) e un'altra sotto il Monte Ceneri (13 km).
- Traforo di una galleria di base al Lötschberg (circa 30 km).

Questi due assi costituiscono, insieme, la spina dorsale del sistema ferroviario svizzero modernizzato. La durata dei lavori sarà di 7-10 anni al Lötschberg e di 12-15 anni al San Gottardo. I primi elementi della nuova rete di transito saranno aperti al traffico entro il 2005.

2. Capacità

Per quanto riguarda il traffico Nord-Sud, rispetto alla capacità delle linee attuali che consente il passaggio di 25-30 milioni di tonnellate (carri completi e traffico combinato) e un tempo di transito di poco più di cinque ore, la capacità ottenuta grazie alle nuove infrastrutture sarà portata a 67 milioni di tonnellate e la durata di transito ridotta a poco più di tre ore. Potranno circolare anche convogli più pesanti e più lunghi.

Per il traffico combinato, le realizzazioni previste consentiranno (secondo le condizioni del mercato) l'entrata in circolazione di 260 treni, che potranno trasportare 43 milioni di tonnellate.

Dichiarazione della Delegazione comunitaria relativa alla portata dell'impegno di cui all'articolo 6

1. La realizzazione delle opere infrastrutturali sul territorio comunitario è subordinata all'impegno degli Stati membri interessati per la parte situata sul loro territorio.
2. Il disposto dell'articolo 6 sarà attuato come segue:
 - Nell'ambito del comitato in materia di infrastrutture dei trasporti, la Commissione presenta e esamina con gli Stati membri interessati le misure da adottare (cfr. decisione 78/174/CEE del Consiglio del 20.2.1978, GU n. L 54 del 25.2.1978, pag. 16).
 - La Comunità in quanto tale, considerato il suo interesse alla soluzione del problema del transito transalpino attraverso la Svizzera, per agevolare la realizzazione di tali misure si avvale dei mezzi di cui dispone, segnatamente nel quadro della politica comune di sostegno alle infrastrutture dei trasporti (cfr. regolamento (CEE) n. 3359/90 del Consiglio del 20.11.1990, GU n. L 326 del 24.11.1990, pag. 1).

Opere infrastrutturali e misure pianificate nella Comunità

A. Considerazioni generali

1. Da un punto di vista generale, per quanto riguarda sia il trasporto ferroviario convenzionale, sia il trasporto combinato, le Parti contraenti decidono di apportare, in materia di infrastrutture, i miglioramenti necessari per eliminare le strozzature nel territorio comunitario lungo le linee di accesso al percorso svizzero. Tali miglioramenti dovrebbero iscriversi nel quadro di una politica coordinata, a livello di infrastrutture e di operazioni di transito, che garantisca la viabilità a lungo termine, la coerenza e la continuità sulle lunghe distanze delle linee di traffico combinato.

2. In quest'ottica, e per porre in grado le ferrovie di assorbire il previsto forte aumento della domanda, la Comunità, tenendo conto delle opere già realizzate a diversi livelli da alcuni Stati membri della Comunità direttamente interessati, deve, coordinando le proprie misure con quelle adottate dalla Svizzera:

- stabilire determinate priorità ed elaborare un calendario degli investimenti (per infrastrutture, terminali, acquisto di materiale rotabile, creazione di servizi);
- adottare una pianificazione comune e controllata delle infrastrutture, secondo l'ordine delle priorità fissato;
- adottare le misure necessarie sul piano finanziario.

B. Programma di lavoro

3. La necessità di talune opere sul territorio della Comunità è già stata riconosciuta dai Paesi interessati e la loro attuazione nel tempo avverrà in funzione del coordinamento delle azioni fra le due Parti contraenti. A titolo indicativo ai punti 4 e 5 sono menzionate talune opere.

4. Per quanto riguarda il miglioramento dei terminali esistenti o la creazione di nuovi terminali, la Comunità ritiene indispensabile agire in particolare:

a) in Germania:

- nelle seguenti regioni:
 - Amburgo-Lubecca,
 - Ruhr,
 - Mannheim/Francoforte,

dove le capacità dei terminali attuali sembrano insufficienti.

- È inoltre indispensabile provvedere alla sistemazione dei cantieri del trasporto combinato di Rielasingen/Singen e di Friburgo in Brisgovia.

b) *in Italia:*

sono necessari miglioramenti nelle zone industriali, soprattutto nelle regioni di Milano, Bologna e Torino. In particolare, saranno necessari lavori per la creazione o la sistemazione di un certo numero di terminali:

- Milano Rogoredo e Milano Segrate (traffico non accompagnato),
- miglioramento della situazione di Milano Greco Pirelli (capacità e qualità delle installazioni),
- un terminale nella regione di Torino e, più a sud, nella regione di Bologna, Firenze e Roma,
- ampliamento degli impianti e delle strutture di Busto Arsizio, che è il terminale principale della regione milanese per il traffico accompagnato e non accompagnato in provenienza dalla Svizzera,
- messa in funzione del terminale di Milano Segrate nel 1992 e, in un futuro prossimo, del centro multimodale che serve la stazione di Bologna interporto e del centro intermodale di Torino Orbassano (lavori già in corso),
- aumento della capacità dei centri di trasbordo di Novara e di Vercelli («strada viaggiante»),
- a breve termine, agevolare la creazione nelle regioni frontaliere (ad es. nella regione di Novara) di piccoli terminali aventi carattere locale che consentano di alleggerire, in qualche misura, i grandi centri di trasbordo;

c) *nei Paesi Bassi:*

costruzione di un «Rail Service Center» a Rotterdam.

5. Per quanto concerne i profili e le capacità delle linee:

a) *in Germania:*

- miglioramento della capacità di taluni tratti di linea tra Mannheim e Basilea (Karlsruhe-Basilea);

b) *in Italia:*

- passaggio al profilo B (3,80 m) della linea Chiasso-Milano e al profilo B+ (4 m) della linea Domodossola-Torino.

Allegato 5

Dichiarazione della Delegazione della Comunità sull'articolo 8 del presente Accordo

La delegazione della Comunità dichiara che gli aiuti degli Stati membri della Comunità sono soggetti alle disposizioni del trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare gli articoli 77, 92 e 93 del medesimo.

Esonero del divieto di circolare la notte e la domenica e dal limite delle 28 t

Le eccezioni elencate in appresso sono compatibili con le disposizioni della legge federale sulla circolazione stradale del 19 dicembre 1958.

I. Esonero dal divieto di circolare la notte e la domenica

Sono previste le eccezioni seguenti al divieto di circolare la notte e la domenica:

a) senza autorizzazione speciale

- i viaggi effettuati per prestare i primi soccorsi in caso di catastrofi;
- i viaggi effettuati per prestare i primi soccorsi in caso di incidenti in servizio, in particolare nelle imprese di trasporti pubblici e nel traffico aereo.

b) con autorizzazione speciale

Per il trasporto di merci che, per la loro stessa natura, giustificano viaggi di notte e, per motivi veramente fondati, di domenica, vale a dire:

- prodotti agricoli facilmente deperibili (ad es. bacche, taluni ortofrutticoli, fiori o succhi di frutta appena spremuti), dal 1° aprile al 31 ottobre;
- suini e pollame destinati alla macellazione;
- latte fresco e prodotti lattiero-caseari facilmente deperibili;
- materiale da circo, strumenti musicali di orchestre, accessori di teatro, ecc.;
- quotidiani con articoli redazionali e invii postali spediti nel quadro del mandato legale di prestazione di servizi.

Per agevolare le procedure di autorizzazione, possono essere rilasciate autorizzazioni valide per un periodo massimo di 12 mesi per un numero indeterminato di percorsi, a condizione che questi siano della stessa natura.

II. Esonero dal limite delle 28 tonnellate

1. Per spostamenti che hanno origine all'estero a destinazione della zona svizzera vicina alla frontiera¹⁾ (e viceversa), sono autorizzate eccezioni, senza versamento di corrispettivi in denaro, per merci di qualunque tipo fino ad un peso totale di 40 t e, per il trasporto di contenitori ISO di 40 piedi in traffico

¹⁾ La zona vicina alla frontiera è definita nelle istruzioni del Dipartimento federale di giustizia e polizia. In linea di massima, si tratta della zona compresa in un raggio di 10 km a partire dall'ufficio doganale.

combinato, fino a 44 t. Alcuni uffici doganali applicano pesi inferiori in funzione delle caratteristiche della rete stradale.

2. Per spostamenti che hanno origine all'estero e sono destinati ad una località situata oltre la zona svizzera vicina alla frontiera¹⁾ (e viceversa) e per il transito attraverso la Svizzera,

può essere autorizzato un peso totale superiore a 28 t:

- a) per il trasporto di merci indivisibili quando, nonostante l'utilizzazione di un veicolo appropriato, le prescrizioni non possono essere rispettate;
- b) per il trasferimento o l'utilizzazione di veicoli speciali, in particolare veicoli da lavoro che, tenuto conto dell'uso cui sono destinati, non possono rispettare le prescrizioni in materia di pesi;
- c) per i trasporti di veicoli danneggiati o da riparare, in caso di urgenza;
- d) per i trasporti di prodotti destinati al vettovagliamento di aerei (catering);
- e) per i percorsi stradali iniziali e finali di un trasporto combinato, di norma entro un raggio di 10 km dal terminale.

3. Per il transito attraverso la Svizzera sull'asse Basilea-Chiasso, può essere autorizzato un peso superiore a 28 t per i veicoli stradali immatricolati nella Comunità che trasportino delle derrate deperibili o effettuino altri trasporti urgenti (ad es. trasporti «just-in-time») le cui dimensioni corrispondono a quelle previste all'articolo 10 del presente accordo – ma unicamente in assenza di capacità disponibili in trasporto combinato. Il numero di autorizzazioni rilasciato per veicoli di oltre 28 t, in linea di massima non sarà superiore, sulla rete stradale svizzera, a 50 unità giornaliere in ciascun senso. Il numero massimo annuo di autorizzazioni in ciascun senso è fissato a 15 000.

Di tale autorizzazione potranno usufruire unicamente i veicoli stradali che soddisfino alle norme comunitarie più recenti in materia di inquinamento (gas e particelle), nonché i veicoli stradali la cui data di prima immatricolazione non preceda di oltre due anni la data della domanda di esenzione.

4. Le eccezioni sopra elencate saranno concesse caso per caso, secondo una procedura semplificata al massimo. Le modalità d'applicazione delle eccezioni concesse dalla Svizzera, elencate al punto 3, saranno definite in un accordo amministrativo elaborato di comune accordo, concernente in particolare:

- l'istituzione di una Centrale amministrativa a Berna cui verrà affidata la gestione del sistema. Verrà creato un legame tra il Centro in questione e un servizio comunitario di contatto;
- il metodo che consenta di stabilire quando si deve considerare esaurita la capacità di trasporto combinato;
- i mezzi di comunicazione che dovranno collegare utenti, terminali e centro amministrativo.

¹⁾ La zona vicina alla frontiera è definita nelle istruzioni del Dipartimento federale di giustizia e polizia. In linea di massima, si tratta della zona compresa in un raggio di 10 km a partire dall'ufficio doganale.

Dichiarazione comune delle Parti contraenti relativa al trattamento dei pesi e delle dimensioni

Per quanto riguarda i pesi e le dimensioni dei veicoli, le Parti contraenti si impegnano a mantenere la situazione di fatto derivante dal principio del trattamento nazionale, fatti salvi gli esoneri di cui all'allegato 6 e all'articolo 10 paragrafo 3.

**Scambio di lettere
relative all'accesso al mercato**

Allegato 8

Lettera della Delegazione svizzera

Berna, ...

Signor Direttore Generale,

Mi pregio confermarle che, con riferimento all'accordo tra la Comunità economica europea e la Confederazione Svizzera firmato in data odierna, la Svizzera considera il problema dell'accesso al mercato come un elemento essenziale nelle proprie relazioni di trasporto con la Comunità. Ho preso nota della Sua proposta di definire la questione nell'accordo sullo Spazio economico europeo. La mia delegazione può accettare questa proposta a condizione che, qualora detto accordo non sia realizzato, la Comunità e la Svizzera diano immediatamente avvio a negoziati allo scopo di concedersi reciprocamente l'accesso ai rispettivi mercati dei trasporti conformemente a modalità da definire.

Le sarei grato se volesse confermarmi il Suo accordo sul contenuto della presente lettera.

Voglia accettare, Signor Direttore generale, l'espressione della mia profonda stima.

Lettera della Delegazione della Comunità

Bruxelles,

Signor Ambasciatore,

Mi pregio confermarle di aver ricevuto la Sua lettera, riportata in appresso, per quanto riguarda l'accesso al mercato nell'ambito dell'accordo firmato in data odierna tra la Comunità e la Svizzera sul trasporto di merci su strada e per ferrovia.

Mi pregio confermarle che, con riferimento all'accordo tra la Comunità economica europea e la Confederazione Svizzera firmato in data odierna, la Svizzera considera il problema dell'accesso al mercato come un elemento essenziale nelle proprie relazioni di trasporto con la Comunità. Ho preso nota della Sua proposta di definire la questione nell'accordo sullo Spazio economico europeo. La mia delegazione può accettare questa proposta a condizione che, qualora detto accordo non sia realizzato, la Comunità e la Svizzera diano immediatamente avvio a negoziati allo scopo di concedersi reciprocamente l'accesso ai rispettivi mercati dei trasporti conformemente a modalità da definire.

Mi pregio accettarne il contenuto.

Voglia accettare, Signor Ambasciatore, l'espressione della mia profonda stima.

Dichiarazione comune

Da mettere a verbale

La Comunità e la Svizzera colgono l'occasione della conclusione dei negoziati sui trasporti terrestri per sottolineare l'importanza di una proficua collaborazione e di una liberalizzazione nel settore dei trasporti aerei. Esse ritengono che occorra pervenire il più presto possibile a una soluzione soddisfacente sulla base dell'acquis comunitario.

5098

**tra il Ministro federale dei trasporti
della Repubblica federale di Germania, il Capo del Dipartimento
federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie
della Confederazione Svizzera e il Ministro dei trasporti
della Repubblica italiana sul miglioramento del trasporto merci
combinato ferrovia/strada attraverso le Alpi svizzere**

Preambolo

Il Ministro federale dei trasporti della Repubblica federale di Germania, il Capo del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie della Confederazione Svizzera e il Ministro dei trasporti della Repubblica italiana, denominati di seguito Parti,

considerato il «Memorandum» dei Ministri dei trasporti a conclusione della riunione di Udine del 15 e 16 aprile 1989 in merito alla nuova trasversale alpina,

tenuto conto delle azioni necessarie decise dal Consiglio federale svizzero per aumentare la capacità del trasporto combinato sui transiti esistenti,

e visto il decreto del 25 ottobre 1989 del Consiglio federale svizzero come soluzione transitoria in attesa della realizzazione di detta trasversale alpina;

hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1

Le Parti sono d'accordo nel considerare il trasporto combinato come una soluzione a breve e medio termine ai problemi del transito alpino delle merci.

Articolo 2

Il presente Accordo è applicabile alle linee ferroviarie Basel/Rielasingen/Schaffhausen-Kandersteg-Domodossola e Basel/Rielasingen/Schaffhausen-Göschenen-Chiasso/Luino come pure alle linee di accesso da nord e da sud.

Articolo 3

Le Parti appoggiano le quattro ferrovie interessate (Ferrovie dello Stato, Ferrovie federali tedesche, Ferrovie federali svizzere, Ferrovia delle Alpi bernesi Berna-Lötschberg-Sempione) nell'attuazione dei provvedimenti contenuti nell'Accordo interferroviario del 25 novembre 1991. A tal fine si impegnano alla reciproca cooperazione.

Articolo 4

Le Parti concordano un aumento delle capacità fino a raggiungere nel 1994 complessivi 58 treni/giorno (traffico Huckepack, in entrambe le direzioni), e

attuano, a tale scopo, miglioramenti dell'infrastruttura e dell'organizzazione dell'esercizio. Viene fatto riferimento ai programmi previsti nell'Accordo inter-ferroviario del 25 novembre 1991.

Le Parti garantiscono che esse interverranno presso le rispettive Ferrovie per l'accettazione e l'inoltro di tutti i treni di trasporto combinato nella misura in cui le capacità lo consentano. Tenuto conto del traffico già esistente sarà possibile un'offerta globale per l'effettuazione di circa 700 000 spedizioni (calcolate sulla base di unità di carico di 12 metri di lunghezza).

Per conseguire nei termini previsti gli obiettivi del presente Accordo saranno adottati, in modo coordinato, sulla base di intese preliminari a livello tecnico, provvedimenti di investimento che riguardano:

A. Transito di Domodossola

Versante italiano

- Adeguamento al gabarit «B plus» (codifica P 80) e potenziamento degli impianti di trazione elettrica della linea Torino-Novara-Domodossola-Iselle.
- Elettrificazione e adeguamento al gabarit «B plus» (codifica P 80) della linea Novara-Vignale-Domodossola.
- Realizzazione del nuovo scalo di smistamento Domo II.
- Completamento del blocco automatico sulla linea Gallarate-Domodossola.
- Potenziamento dell'impianto intermodale di Novara.
- Completamento dello scalo di smistamento ed intermodale di Torino Orbassano.

Versante svizzero

- Adeguamento al gabarit «B plus» (codifica P 80) nella galleria del Sempione (Briga-Iselle).
- Adeguamento al gabarit «B plus» (codifica P 80) nella galleria di Löt-schberg, comprese le linee di accesso.

B. Transito di Chiasso

Versante italiano

- Blocco automatico banalizzato sulla tratta Chiasso-Milano.
- Adeguamento al gabarit «B» (codifica P 60) della tratta Chiasso-Milano.
- Nuovo Centro Intermodale a Segrate.

Versante svizzero

- Incremento della capacità della linea Basilea-Chiasso, mediante ampliamento degli impianti delle stazioni, raddoppio di binari e blocco automatico banalizzato.

- Potenziamento degli impianti di trazione elettrica mediante l'istallazione di nuovi generatori e di impianti di conversione supplementari.
- Negli anni seguenti il 1994, la Svizzera realizzerà nell'ambito del concetto «Ferrovia 2000» ulteriori misure di aumento della capacità.

Versante tedesco

- Per il versante tedesco la linea Offenburg-Basilea sarà potenziata sulla base del Piano globale dei trasporti tedesco.
- Il problema relativo alla necessità di porre in opera 4 binari è allo studio.

Articolo 5

Le Parti chiedono alle Ferrovie di elaborare, in cooperazione con le Società di trasporto combinato e eventualmente con altri operatori del trasporto combinato, offerte competitive per il traffico combinato attraverso la Svizzera, in particolare per quanto riguarda la qualità del trasporto, la riduzione e il rispetto dei tempi di trasporto e di consegna e le tariffe. Tali offerte devono corrispondere al diritto comunitario.

Chiedono, inoltre, alle Ferrovie di elaborare proposte per una loro maggiore responsabilità per quanto riguarda il rispetto dei tempi di consegna e i danni.

Articolo 6

Le Parti promuovono la domanda di trasporto combinato ferrovia/strada, adoperandosi affinché vengano eliminati gli ostacoli amministrativi che riguardano in particolare: i divieti di circolazione, i pesi e le dimensioni conformemente alle regole per il trasporto combinato nella Comunità Europea, il cabottaggio per i percorsi iniziali e terminali nonché le operazioni di natura doganale, veterinaria e fitosanitaria.

Le Parti tedesca e svizzera sono d'accordo di trattare su un piano di parità i trasporti combinati strada/rotaia e fiume/rotaia.

Articolo 7

La Parte svizzera si impegna affinché le Ferrovie svizzere mettano a disposizione carri ultrabassi per il traffico bilaterale e di transito con la strada viaggiante, secondo le esigenze del mercato.

Essa provvederà a ripianare alle Ferrovie svizzere le perdite di gestione derivanti dall'applicazione di prezzi competitivi con quelli del trasporto su strada.

Articolo 8

Le Parti si impegnano ad adottare provvedimenti speciali nel caso in cui, a causa di fatti di forza maggiore o di altre perturbazioni tecniche, si verificassero interruzioni del servizio superiori a 5 ore.

Per le spedizioni del traffico combinato già caricate o prenotate potrà prevedersi l'esonero da contingenti e da autorizzazioni di trasporto soggette a pagamento, da prescrizioni sulle dimensioni e sui pesi nonché dal divieto di circolazione notturna su strada, nella misura in cui le unità di carico siano trasbordabili.

Articolo 9

I rappresentanti delle Parti, delle Ferrovie e delle Società del trasporto combinato e eventualmente di altri operatori del trasporto combinato si riuniscono, a seconda delle necessità, per aggiornarsi sulla situazione e per elaborare eventualmente altre misure.

I problemi che non possono essere risolti nel quadro di questi incontri vanno sottoposti alla decisione delle Parti.

Articolo 10

Prima di adottare misure relative al traffico di transito attraverso la Svizzera, le Parti si consultano reciprocamente per attuare procedure coordinate che tengano conto delle esigenze delle Ferrovie e delle loro capacità.

Articolo 11

Il presente Accordo entra in vigore il giorno della sua sottoscrizione.

Per la Parte svizzera è comunque prevista una procedura di definitiva approvazione da parte del Parlamento che sarà immediatamente comunicata alle altre Parti.

Il presente Accordo ha la validità di sei anni e ciascuna Parte lo può disdire per iscritto con un termine di preavviso di 6 mesi. La disdetta deve essere motivata e comunicata alle altre Parti.

Fatto a Bonn, il 3 dicembre 1991, in tre originali, ciascuno in lingua italiana e tedesca, ugualmente vincolanti nelle due lingue.

Il Ministro federale dei trasporti
della Repubblica federale di Germania

Il Capo del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni
e delle energie della Confederazione Svizzera

Il Ministro dei trasporti
della Repubblica italiana

Messaggio concernente l'accordo sul traffico di transito tra la Comunità europea e la Svizzera nonché l'accordo trilaterale tra la Repubblica federale di Germania, la Svizzera e l'Italia sul trasporto combinato ferrovia/strada del 13 maggio 1992

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	92.047
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.07.1992
Date	
Data	
Seite	921-978
Page	
Pagina	
Ref. No	10 117 115

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.