

L'accordo sui trasporti tra la Svizzera e l'Unione Europea

Autor(en): **Ré, Giancarlo**

Objekttyp: **Preface**

Zeitschrift: **Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning**

Band (Jahr): - **(2000)**

Heft 2

PDF erstellt am: **16.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

L'accordo sui trasporti tra la Svizzera e l'Unione Europea

L'accordo stabilito tra la Svizzera e l'Unione Europea permette al nostro Paese di integrare la propria politica ecologica nel contesto europeo. L'Europa riconosce infatti l'obiettivo svizzero di trasferire il traffico pesante di transito sulla ferrovia. Di conseguenza viene riconosciuta la tassa sul traffico pesante proporzionale alle prestazioni. L'accordo, firmato il 1. dicembre 1998, rappresenta un punto fondamentale per l'applicazione dell'articolo costituzionale sulla protezione delle Alpi. Vengono regolamentati i seguenti campi: accesso al mercato dei trasporti su strada, armonizzazione delle norme e delle condizioni di ammissione del traffico stradale, accesso al mercato ferroviario, politica coordinata dei trasporti nella regione alpina.

L'accesso al mercato dei trasporti stradali sarà considerevolmente liberalizzato. Il transito delle merci attraverso i Paesi dell'UE sarà liberalizzato con la sola eccezione dell'Austria, Paese in cui gli autotrasportatori svizzeri saranno sottoposti al sistema degli ecopunti. A partire dal 2001 un autotrasportatore potrà quindi recarsi da Lucerna a Colonia e, al ritorno, passare da Mulhouse. Dal 2005 lo stesso autotrasportatore potrà, da Colonia, ripartire per altre località europee. Al contrario, all'interno di un singolo Paese, l'esclusiva rimane all'autotrasportatore del Paese stesso. Un'impresa italiana, ad esempio, non potrà effettuare un trasporto tra Lugano e San Gallo così come quella svizzera non potrà effettuare trasporti tra Milano e Firenze. Le norme tecniche svizzere saranno adattate a quelle dell'UE. La più importante è quella concernente il carico massimo delle 40 tonnellate che saranno permesse anche in Svizzera. Il limite delle 40 tonnellate non avrà solo effetti negativi: permetterà di usare meno camion per trasportare la stessa quantità di merce. Il trasporto su gomme diventerà meno caro, ma questa diminuzione dei costi sarà compensata dalla tassa sul traffico pesante proporzionale alle prestazioni. L'accordo prevede, in campo ferroviario, il libero accesso alle rispettive reti (con il pagamento di un diritto di accesso). Questa libertà di movimento è indispensabile per promuovere la concorrenza. La Svizzera ha adottato una riforma delle ferrovie, entrata in vigore il 1. gennaio 1999, che permette di ossequiare le disposizioni dell'accordo in campo ferroviario. L'accordo tra la Svizzera e l'UE prevede inoltre la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni. L'Europa si è battuta per avere la possibilità di far circolare i camion da 40 tonnellate sulle nostre strade. In compenso ha accettato il principio della tassa sul traffico pesante. Questa tassa verrà introdotta progressivamente.

L'accordo sul traffico con l'UE presenta almeno 7 buone ragioni per essere approvato dal popolo.

Si tratta delle seguenti:

- Si garantisce la collaborazione con l'Unione Europea nel campo dei trasporti.
- L'Unione Europea riconosce la politica svizzera intesa a trasferire il traffico pesante su ferrovia. L'UE accetta l'aumento della tassa sul traffico pesante: senza l'accordo ciò non sarebbe evidente.
- Gli autotrasportatori dell'UE, con la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni, contribuiranno al finanziamento di Alptransit.
- L'accordo garantisce il coordinamento della politica dei trasporti nella regione alpina. A medio termine la Svizzera riuscirà a concretizzare l'articolo costituzionale sulla protezione delle Alpi.
- Il limite delle 40 t, legato alla tassa sul traffico pesante, risulta più vantaggioso di quello delle 28 t per il percorso Chiasso-Basilea.
- L'apertura dei mercati stradali e ferroviari aumenterà la concorrenza e permetterà una riduzione dei costi.
- La Svizzera non ha praticamente alternative. Senza questo accordo non sarà possibile mantenere contemporaneamente il limite delle 28 t e la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni.

È dunque opportuno che gli accordi sul transito tra Svizzera e UE vengano accolti dal popolo.