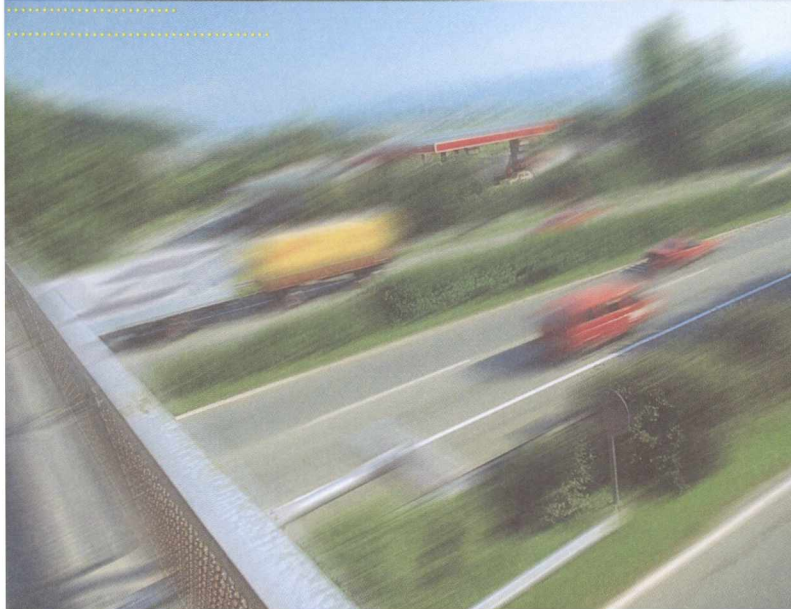




Gli accordi bilaterali tra la Svizzera e l'UE

Gli accordi settoriali
sui trasporti terrestri e
sul trasporto aereo



INDICE

..... Pagina 3

Introduzione

>>1 Pagina 4
Il pacchetto degli accordi bilaterali

>>2 Pagina 8
L'accordo sui trasporti terrestri

..... Pagina 22
Domande e risposte

>>3 Pagina 24
L'accordo sul trasporto aereo

..... Pagina 32
Domande e risposte

>>4 Pagina 34
Pubblicazioni

Introduzione del consigliere federale Moritz Leuenberger

La Svizzera ha concluso con l'Unione europea sette accordi bilaterali che offrono soprattutto ai giovani svizzeri nuove prospettive nel campo dell'istruzione e del lavoro. Si approfondiranno i contatti tra la Svizzera e l'Ue a tutti i livelli: politico, economico, culturale, sociale.

I sette accordi sono molto più che la semplice somma dei loro contenuti: essi mettono le nostre relazioni con l'Ue su una nuova, solida base istituzionale. A quasi trent'anni dall'accordo di libero scambio con l'Europa, questo nuovo accordo ha un grande significato per il nostro Paese. È un atto a sé stante e ci lascia assolutamente liberi di sviluppare i rapporti con l'Ue secondo la nostra volontà. Nel presente opuscolo i riflettori sono puntati su due dei sette accordi: quello sui trasporti terrestri e quello sul trasporto aereo.



Con l'accordo sui trasporti terrestri la nostra politica dei trasporti, già approvata dal popolo, trova una garanzia nei confronti dell'Europa. Mediante l'accordo, l'Ue riconosce l'obiettivo del trasferimento del massimo volume possibile di traffico merci attraverso le Alpi dalla strada alla rotaia e accetta gli strumenti ad esso collegati, in particolare la TTPCP. L'accordo è indispensabile per l'attuazione del trasferimento del traffico e quindi anche per l'applicazione dell'articolo costituzionale sulla protezione delle Alpi.

Nei trasporti terrestri, la Svizzera svolge il ruolo di forza trainante in materia ecologica. Con l'accordo sui trasporti terrestri è riuscita a convincere l'Ue che il trasferimento del traffico è la strada giusta per riuscire a far fronte all'aumento del traffico pesante stradale. La ferrovia deve diventare il mezzo del futuro.

Con l'accordo sul trasporto aereo le compagnie di volo svizzere sono ammesse a partecipare praticamente senza restrizioni al mercato europeo liberalizzato del traffico aereo. Esso dà pari opportunità alle compagnie aeree svizzere ed europee. L'accordo sul trasporto aereo aiuta così in particolare la Swissair a rafforzare la sua posizione.

Con i sette accordi bilaterali la politica ha sviluppato condizioni generali decisamente più favorevoli per i cittadini e per la sfera economica della Svizzera. Non ci resta che cogliere le nuove occasioni!

Moritz Leuenberger

1 >> Il pacchetto degli accordi bilaterali

Il contesto

La Svizzera ha concluso con l'Unione europea (Ue) sette accordi bilaterali. La necessità è emersa dopo che il nostro Paese ha respinto l'adesione allo spazio economico europeo (SEE). Gli accordi con l'Ue sono un passo importante verso il miglioramento e l'ampliamento delle reciproche relazioni. A più lungo termine, contribuiscono a dare delle basi sicure alla nostra crescita economica e a creare nuovi posti di lavoro, dato che i privati e le imprese della Svizzera avranno in futuro un più facile accesso al mercato unico europeo.

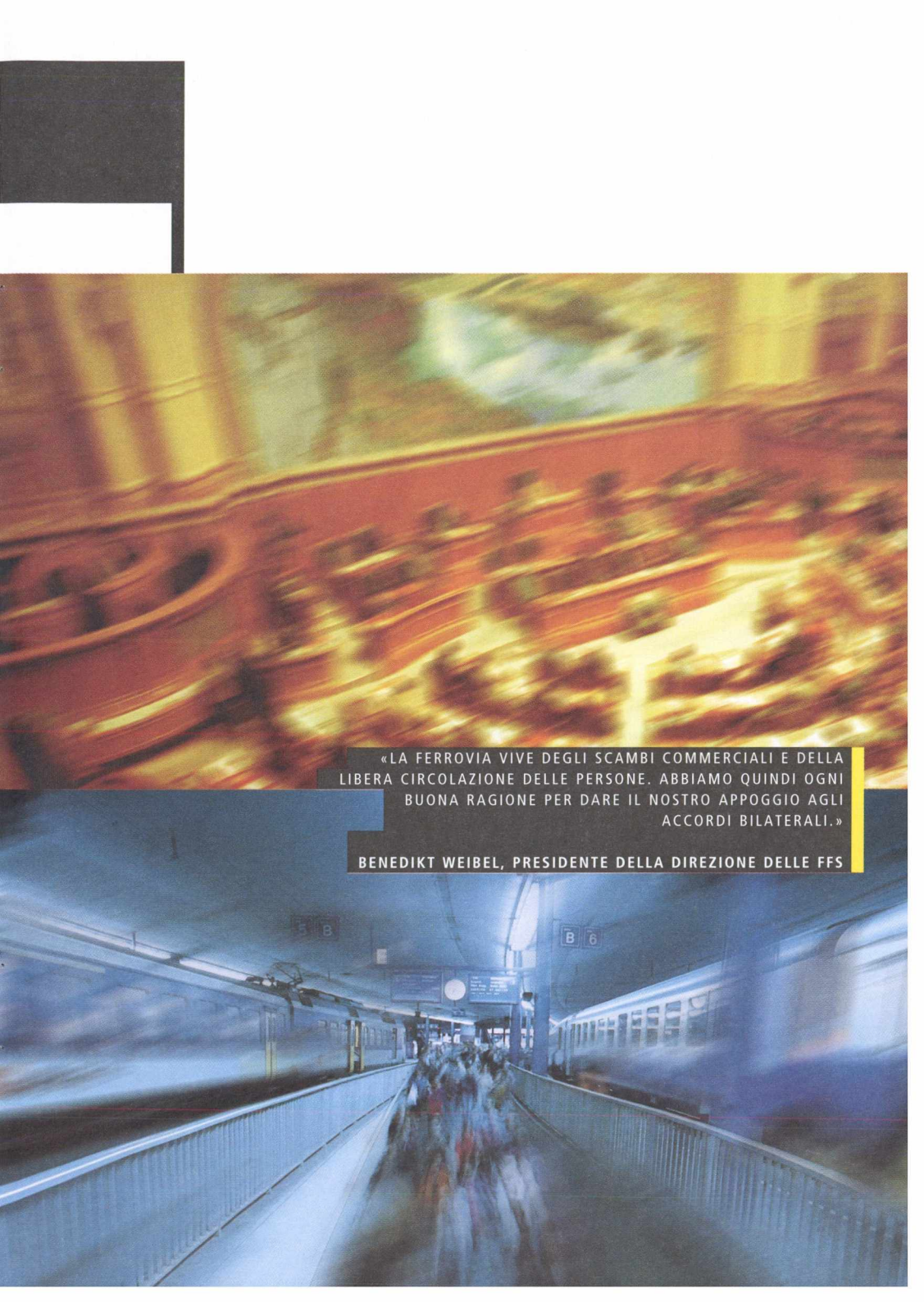
I sette accordi migliorano i rapporti tra la Svizzera e l'Ue nei settori della circolazione delle persone, dei trasporti terrestri, del trasporto aereo, degli ostacoli tecnici agli scambi, degli appalti pubblici, della ricerca e dei prodotti agricoli.

Varie misure d'accompagnamento favoriranno il raggiungimento degli obiettivi degli accordi. Tra le più importanti figurano il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia e la prevenzione del dumping salariale.

I testi degli accordi con le disposizioni d'esecuzione e le misure d'accompagnamento sono stati approvati a larga maggioranza dal Parlamento nella sessione autunnale del 1999. Se il referendum avrà luogo, il popolo sarà chiamato alle urne per pronunciarsi il 21 maggio 2000. Se poi vinceranno i sì, gli accordi potranno entrare in vigore al più presto il 1° gennaio 2001.

I sette accordi costituiscono un pacchetto unico. Se uno di essi decade, anche gli altri perdono efficacia e potranno entrare di nuovo in vigore solo mediante nuovi negoziati.





« LA FERROVIA VIVE DEGLI SCAMBI COMMERCIALI E DELLA LIBERA CIRCOLAZIONE DELLE PERSONE. ABBIAMO QUINDI OGNI BUONA RAGIONE PER DARE IL NOSTRO APPOGGIO AGLI ACCORDI BILATERALI. »

BENEDIKT WEIBEL, PRESIDENTE DELLA DIREZIONE DELLE FFS



I sette accordi visti da dentro

L'accordo sulla libera circolazione delle persone aprirà gradualmente il mercato del lavoro svizzero in due direzioni. Innanzi tutto, i cittadini svizzeri avranno la possibilità di lavorare in tutti e 15 i Paesi membri dell'Ue, proprio come se fossimo anche noi membri dell'Unione: i diplomi e i certificati professionali svizzeri saranno infatti pienamente riconosciuti negli altri Stati europei. In secondo luogo, la sfera economica potrà reclutare all'estero personale qualificato senza difficoltà burocratiche.

Gli accordi sui trasporti terrestri e sul trasporto aereo consentono ai trasportatori svizzeri di accedere a condizioni decisamente più favorevoli al mercato euro-

L'ACCORDO SULLA LIBERA CIRCOLAZIONE

L'ACCORDO SUI TRASPORTI TERRESTRI

L'ACCORDO SUL TRASPORTO AEREO

L'ACCORDO SUGLI OSTACOLI
TECNICI AGLI SCAMBI

L'ACCORDO SUGLI APPALTI PUBBLICI

L'ACCORDO SULLA RICERCA

L'ACCORDO SUL COMMERCIO DI
PRODOTTI AGRICOLI





peo dei trasporti. Si creano così le premesse indispensabili per restare competitivi anche a lungo termine. L'accordo sui trasporti terrestri costituisce inoltre la base di una politica coordinata per la protezione della regione alpina.

Con l'accordo sugli ostacoli tecnici agli scambi l'Ue riconosce l'equivalenza di numerose norme industriali svizzere. Si risparmiano così i costi e le lungaggini di una duplice valutazione della conformità dei prodotti in commercio.

L'accordo sugli appalti pubblici dona all'economia svizzera un migliore accesso agli appalti degli enti pubblici e delle imprese concessionarie operanti nel settore dell'infrastruttura.

Con l'accordo sulla ricerca i partecipanti svizzeri ai programmi di ricerca dell'Ue sono praticamente equiparati ai loro partner degli Stati membri del SEE. Infine, con l'accordo sul commercio di prodotti agricoli migliorano le possibilità di esportazione dei prodotti agricoli svizzeri. Per alcuni di essi i dazi doganali saranno fortemente ridotti o addirittura soppressi. L'Ue riconosce inoltre le norme svizzere inerenti alla qualità.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....



.....

2 >> L'accordo sui trasporti terrestri

L'essenziale in breve

Libero accesso a rotaia e strada

L'accordo sui trasporti terrestri liberalizza l'autotrasporto europeo e lo armonizza con la Svizzera. Infatti, porterà ad un'uniformazione di norme e condizioni per la circolazione con l'innalzamento del limite di peso per camion in Svizzera a 34 tonnellate nel 2001 e a 40 tonnellate nel 2005. Questa misura sarà compensata dall'introduzione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP).

Grazie all'accordo sui trasporti terrestri, le ferrovie svizzere avranno libero accesso alla rete ferroviaria dell'Ue e viceversa. Questo «free access» e una politica coordinata per la promozione del trasporto ferroviario per l'attraversamento della regione alpina renderanno le ferrovie più competitive e porteranno ad un aumento di produttività ed efficienza. A più lungo termine, per le ferrovie svizzere l'espansione e la collaborazione con i partner della zona Ue sono punti fondamentali per la loro esistenza.

Una garanzia per la politica svizzera dei trasporti

L'accordo sui trasporti terrestri è una garanzia per l'attuazione della politica svizzera in questo settore. Con l'accordo, l'Ue riconosce l'obiettivo del trasferimento del traffico e gli strumenti impiegati al suo raggiungimento.

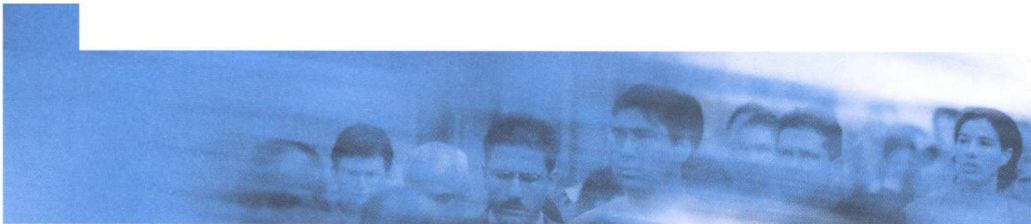
L'accordo sui trasporti terrestri completa quindi quello del 1992 sul traffico di transito, in vigore fino all'inizio del 2005, che successivamente sostituirà. In questo modo i rapporti tra la Svizzera e l'Ue nei trasporti terrestri sono disciplinati a lungo termine.



«L'ACCORDO PREVEDE UNA DIFFICILE E POLITICAMENTE DELICATA FASE DI TRANSIZIONE. TUTTAVIA, SI PUÒ PREVEDERE CHE CON LA TASSAZIONE CONCORDATA E CON UN MIGLIORAMENTO, COORDINATO A LIVELLO INTERNAZIONALE, DELL'OFFERTA FERROVIARIA, SI RUSCIRÀ A FERMARE LA CRESCITA DEL TRAFFICO PESANTE ATTRAVERSO LE ALPI.»

**THEO MAISEN,
CONSIGLIERE AGLI STATI DEL CANTONE DEI GRIGIONI**





Una politica coordinata per la regione alpina

L'accordo sui trasporti terrestri consente di attuare una politica coordinata tra i Paesi dell'arco alpino. La Svizzera alzerà il limite di peso dei camion a 40 tonnellate, ma adotterà contemporaneamente la TTPCP commisurata alle emissioni su tutto il territorio nazionale. Inoltre, migliorerà la collaborazione tra la Svizzera e l'Ue nei settori dell'infrastruttura ferroviaria e del trasporto combinato. In questo modo si creeranno degli incentivi di mercato per l'utilizzo della rotaia, più ecologica.

Disposizioni transitorie

L'accordo sui trasporti terrestri prevede una fase di transizione, alla quale seguirà un regime definitivo nel 2005 o e nel 2007/2008. Per questo, l'aumento dell'attuale limite di peso di 28 tonnellate per i camion avverrà gradualmente: nel 2001 passerà a 34 tonnellate e nel 2005 arriverà a 40 tonnellate. Parallelamente, aumenterà sensibilmente la tassazione stradale (TTPCP), contribuendo in maniera decisiva al trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia sancito dalla Costituzione.

Collaborazione sul piano istituzionale

Il buon funzionamento dell'accordo sui trasporti terrestri sarà sorvegliato da una commissione mista composta da rappresentanti della Svizzera e dell'Ue. Essa avrà anche il compito di comporre le dispute concernenti l'applicazione o l'interpretazione dell'accordo.





PROTEZIONE DELLE ALPI

Il trasferimento sulla rotaia del maggior volume possibile di traffico delle merci attraverso le Alpi è diventato un dettato costituzionale con l'approvazione dell'articolo sulla protezione delle Alpi. La Svizzera però non può raggiungere quest'obiettivo agendo isolatamente. L'accordo sui trasporti terrestri consente di coordinare le politiche dei Paesi dell'arco alpino e migliora la collaborazione dell'Ue nel settore dell'infrastruttura e del traffico combinato. L'accordo garantisce dunque l'attuazione eurocompatibile delle misure decise per la protezione del delicato habitat alpino.

Dalla strada alla rotaia

Il tema dei trasporti terrestri è stato per la Svizzera, Paese di transito per eccellenza, una delle sfide più cruciali durante i negoziati bilaterali. È un fatto che il traffico merci attraverso le Alpi sia costantemente aumentato in Europa negli ultimi anni e la Svizzera ne ha particolarmente risentito. Nel 1998, per esempio, hanno attraversato le nostre Alpi 1,235 milioni di camion – una cifra mai registrata finora. È un fatto anche che gli attuali strumenti della politica dei trasporti svizzera (limite di 28 tonnellate, tassa forfettaria sul traffico pesante) non sono stati in grado di frenare questo andamento.

Per proteggere l'ambiente e la qualità della vita, però, il traffico non può continuare ad aumentare a questo ritmo. Inoltre, quando terminerà il periodo di validità dell'accordo sul traffico di transito nel 2005, decadrà anche il riconoscimento del limite delle 28 tonnellate da parte dell'Ue.

Con la sua politica dei trasporti, la Svizzera vuole perciò trasferire il massimo volume di traffico merci attraverso le Alpi dalla strada alla ferrovia e in questo contesto si devono inserire anche il principio di causalità e la verità dei costi.

L'accettazione dell'iniziativa delle Alpi da parte del popolo e dei Cantoni (febbraio 1994) ha addirittura ancorato nella Costituzione federale la protezione della regione alpina dalle ripercussioni del traffico di transito.





I quattro pilastri della politica svizzera dei trasporti

Per attuare il mandato costituzionale del trasferimento del traffico, la Svizzera ha fondato la sua politica dei trasporti su quattro pilastri:

>> Nel settembre 1998 il popolo ha approvato l'adozione di una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP). Trova così applicazione il principio di causalità e si instaura la verità dei costi nell'auto-transporto delle merci.

>> Nel novembre 1998 il popolo e i Cantoni hanno approvato la modernizzazione dell'infrastruttura ferroviaria. Con investimenti per circa 30 miliardi di franchi nei prossimi 20 anni verranno realizzati la prima e la seconda tappa di FERROVIA 2000, la rete della NFTA con due nuove gallerie di base al San Gottardo e al Lötschberg, il raccordo delle regioni orientali e occidentali della Svizzera alla rete ferroviaria europea ad alta velocità e il risanamento fonico delle ferrovie svizzere.





TTPCP

La tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) sostituirà gradualmente a partire dal 2001 la tassa forfettaria sul traffico pesante ora in vigore.

Ciò significa che ogni camion che attraversa la Svizzera sarà soggetto a una tassa non più su base forfettaria, bensì calcolata individualmente in base al peso, alle emissioni inquinanti e alla distanza percorsa.

La TTPCP compenserà l'innalzamento del limite di peso dei camion da 28 tonnellate a 34 e successivamente a 40 tonnellate. La Svizzera potrà applicare la TTPCP per intero non appena la galleria di base del Lötschberg sarà aperta alla circolazione o, al più tardi, dal 1° gennaio 2008. A quella data essa apporterà introiti per circa 1,7 miliardi di franchi all'anno.

Due terzi delle entrate sono riservate alla Confederazione e andranno al finanziamento della NFTA e di altri grandi progetti infrastrutturali nell'ambito dei trasporti pubblici. Un terzo è destinato ai Cantoni, i quali investiranno i fondi principalmente nella rete stradale.

>> Nel marzo 1998 il Parlamento ha approvato la riforma delle ferrovie, entrata in vigore il 1° gennaio 1999, che introduce la concorrenza nel sistema ferroviario svizzero. Le ferrovie hanno ora la necessaria flessibilità e la libertà imprenditoriale per poter reggere il confronto con la strada sul mercato dei trasporti del futuro.

>> Con l'accordo sui trasporti terrestri gli Stati membri dell'Ue riconoscono l'obiettivo del trasferimento del traffico perseguito dalla Svizzera e gli strumenti ad esso connessi, in particolare la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP).





I contributi dall'estero

Dall'apertura al traffico della prima galleria di base o, al più tardi, dal 2008, un camion di 40 tonnellate proveniente dall'Ue (soggetto alla piena TTPCP) pagherà in media per il percorso da Basilea a Chiasso una tassa di 325 franchi (o 2,7 centesimi per tonnellata-chilometro). I camion «inquinanti», quelli cioè con un alto tasso di emissioni tossiche, pagheranno addirittura 380 franchi. Da 13 a 15 volte di più dei 25 franchi corrisposti oggi da un camion di 28 tonnellate per un viaggio in transito.

I trasportatori dell'Ue forniranno circa un terzo dei proventi della TTPCP e parteciperanno così in misura rilevante al finanziamento della NFTA.

Già nella fase transitoria, dal 2001 al 2004, la Svizzera concederà all'Ue dei contingenti di 40 tonnellate: nel 2001 e 2002 il contingente sarà di 300'000 camion all'anno, nel 2003 e 2004, invece, di 400'000. Per questi contingenti la TTPCP è però più cara che per i camion di 34 tonnellate regolarmente ammessi. Inoltre, l'Ue riceverà ogni anno dal 2001 al 2004 un contingente di 220'000 viaggi in transito a vuoto o con carico leggero a tariffa agevolata; queste corse costeranno ai trasportatori tra i 50 e gli 80 franchi, cioè da due a tre volte di più di oggi.





Ai trasportatori svizzeri sarà assegnato lo stesso contingente di camion di 40 tonnellate concesso agli europei. Per poterne usufruire, i camionisti svizzeri dovranno però dimostrare di essersi serviti anche della ferrovia. Per gli svizzeri sono previste 22'000 corse a vuoto o con carico leggero a tariffa ridotta.

.....
.....
.....
.....
.....

.....
.....

.....





Maggiore libertà per il traffico stradale

Con l'accordo sui trasporti terrestri si liberalizza notevolmente l'accesso al mercato del trasporto stradale delle merci. I contingenti attualmente vigenti con i vari Stati dell'Ue decadono, il traffico delle merci in transito attraverso questi Paesi è libero, anche per i camion svizzeri.

La graduale liberalizzazione arriverà tra l'altro anche per il grande cabotaggio, vale a dire per trasporti di merci tra due Paesi dell'Ue. In concreto, dal 2001 un trasportatore svizzero potrà trasportare merci da Zurigo a Colonia e da qui, ecco la novità, anche a Mulhouse. Dal 2005 potrà proseguire da Colonia anche verso altre destinazioni all'interno dell'Ue, per esempio Bruxelles e poi Parigi.

Rimane invece vietato il cabotaggio nazionale, cioè il trasporto da un luogo all'altro all'interno di uno stesso Stato. I trasportatori svizzeri non possono quindi portare merci da Milano a Napoli, né possono i camionisti dell'Ue effettuare trasporti da Losanna a Romanshorn.

L'accordo porta inoltre l'armonizzazione delle norme tecniche, prima fra tutte quella concernente il limite di peso per i camion, che sarà gradualmente elevato per uniformarsi al limite vigente in Europa di 40 tonnellate.

L'armonizzazione interesserà altresì le prescrizioni concernenti l'abilitazione professionale e gli orari di guida e di riposo dei conducenti.

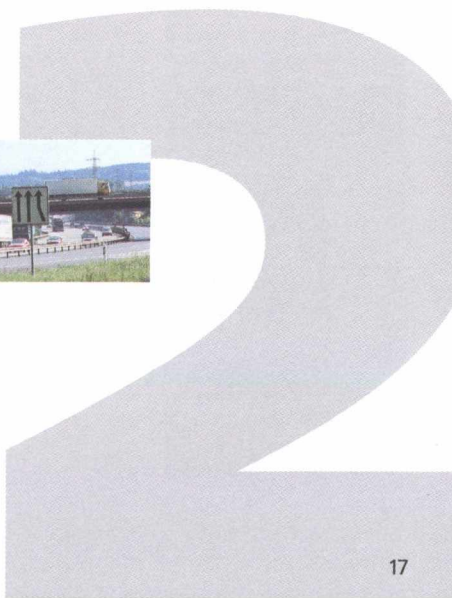




I CAMION DA 40 TONNELLATE

Già oggi la maggior parte dei camion che attraversa la Svizzera hanno una capacità di carico di 40 tonnellate. A causa del limite attuale di 28 tonnellate, una parte di questa capacità rimane inutilizzata. Di conseguenza, per trasportare una data quantità di merci, invece di solo due viaggi, ne sono necessari per esempio tre. Il limite delle 40 tonnellate oggi non è quindi sensato dal punto di vista né economico né ecologico.

Con l'accordo sui trasporti terrestri, il limite di 40 tonnellate attualmente in vigore in tutta l'Europa verrà gradualmente adottato anche in Svizzera: dal 2001 saranno ammessi sulle nostre strade i veicoli fino a 34 tonnellate di peso e dal 2005 anche quelli fino a 40 tonnellate. Parallelamente, aumenterà periodicamente la TTPCP, fino ad arrivare al valore medio massimo di 325 franchi.





Migliori coincidenze per i treni

Per le ferrovie, con l'accordo sui trasporti terrestri arriva il libero accesso alla rete ferroviaria europea. Il cosiddetto «free access» è decisivo per far arrivare più concorrenza, produttività e efficienza nell'intero sistema ferroviario. Solo così le FFS e le altre ferrovie svizzere potranno assicurare al livello europeo e riusciranno a trasferire sulla rotaia un maggior volume di traffico merci.

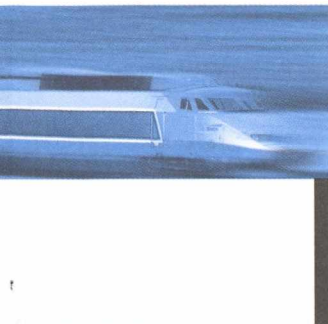
Misure d'accompagnamento

Le quattro colonne portanti della politica dei trasporti svizzera (TTPCP, riforma delle ferrovie, NFTA e accordo sui trasporti terrestri) non produrranno il massimo beneficio dall'oggi al domani, soprattutto dato che la NFTA diventerà operativa solo tra il 2006 e il 2013. Per questo si rendono necessarie altre misure che possano fornire un valido sostegno nella fase di transizione.

Il Parlamento ha perciò accolto la proposta del Consiglio federale, approvando una legge speciale sul trasferimento del traffico e una serie di misure d'accompagnamento. Poiché il trasferimento non può essere imposto obbligatoriamente, non si è ricorso a misure coercitive, bensì ad incentivi di mercato per l'utilizzo della ferrovia.

La legge sul trasferimento del traffico precisa ed ancora l'obiettivo del trasferimento: quanto prima o, al più tardi, due anni dopo l'entrata in servizio della galleria del Lötschberg (prevista nel 2009 circa), dovranno transitare sulle strade alpine al massimo 650'000 camion all'anno. La restante parte del traffico merci attraverserà le Alpi con la ferrovia.





LA RIFORMA DELLE FERROVIE

La riforma delle ferrovie¹, entrata in vigore il 1° gennaio 1999, istituisce condizioni del tutto nuove per i trasporti pubblici e soprattutto per le FFS. Infatti, con la riforma è stata aperta la strada alla concorrenza nel mercato ferroviario, altrimenti monopolistico. La liberalizzazione del trasporto delle merci, l'istituzione del libero accesso alla rete e la separazione dei settori dell'infrastruttura e dei trasporti ne sono i cardini.

Inoltre, le FFS, da «azienda di stato» che erano, sono state trasformate in una società anonima di diritto speciale e sono state risanate. Così godono (come le altre ferrovie) di maggiore libertà imprenditoriale, ma anche di una maggiore responsabilità sull'andamento finanziario dell'azienda.

La riforma delle ferrovie è una premessa indispensabile per rendere le ferrovie più produttive e interessanti e per metterle in grado di assorbire un maggior volume di traffico.

Le misure d'accompagnamento sono fissate anche nella legge sul trasferimento del traffico. Esse muovono in tre direzioni:

- >> equiparazione delle condizioni che determinano la concorrenza tra la strada e la rotaia;
- >> aumento della produttività delle ferrovie;
- >> maggiore scorrevolezza della circolazione stradale.

Esempi di misure d'accompagnamento sono riduzioni del prezzo dei tracciati, maggiori contributi all'esercizio per il traffico merci su rotaia, contributi per i terminali di trasbordo su rotaia nei Paesi limitrofi, controlli più severi del traffico pesante e l'introduzione della velocità minima per i camion sulle strade di montagna.

Per l'attuazione delle misure d'accompagnamento sono previsti, per il periodo dal 2000 al 2010, complessivamente 2,85 miliardi di franchi. Con un'aggiunta dai proventi della TTPCP la Confederazione contribuirà inoltre ai costi che l'intensificazione dei controlli stradali recherà ai Cantoni.

¹ L'Ufficio federale dei trasporti ha pubblicato l'opuscolo «La riforma delle ferrovie», che può essere ottenuta gratuitamente presso l'EDMZ (Distribuzione) indicando il numero d'ordine 802.220 i.



Sette buoni motivi

>> L'accordo sui trasporti terrestri assicura la collaborazione a lungo termine della Svizzera con l'Ue nel settore dei trasporti.

>> L'Ue riconosce con l'accordo la politica della Svizzera volta al trasferimento del traffico e gli strumenti legati al suo raggiungimento.

>> L'accordo garantisce il coordinamento della politica dei trasporti nell'arco alpino tra la Svizzera e l'Ue e rende possibile l'applicazione dell'articolo sulla protezione delle Alpi.

>> Grazie alla TTPCP i trasportatori europei forniranno un importante contributo all'ammodernamento della nostra infrastruttura ferroviaria e soprattutto alla NFTA.

>> Il limite delle 40 tonnellate è la soluzione migliore rispetto alle 28 tonnellate in rapporto alla TTPCP dal punto di vista sia economico che ecologico.

>> L'apertura dei mercati europei dei trasporti stradali e ferroviari crea concorrenza e offre nuove possibilità ai nostri trasportatori. Per le ferrovie svizzere il libero accesso alla rete ferroviaria europea è, a lungo termine, indispensabile per la loro esistenza.

>> L'accordo sui trasporti terrestri è la prosecuzione logica e coerente della politica volta al trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia, più volte approvata dal popolo svizzero.



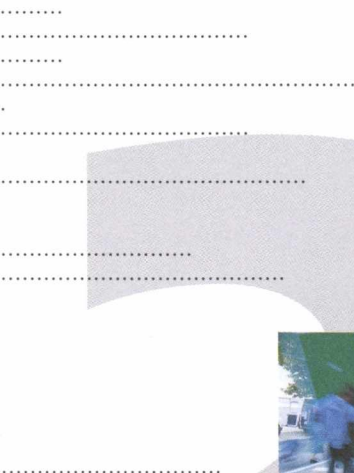


UNA GARANZIA

L'obiettivo del trasferimento è ambizioso. Per raggiungerlo sarà fatto tutto il possibile, tuttavia nessuno può garantire il risultato.

Se tutti gli strumenti volti a questo scopo potranno essere impiegati come previsto, non v'è dubbio che la ferrovia potrà trasportare molte più merci e che il traffico pesante transitante sulle strade alpine si stabilizzerà, per poi diminuire decisamente a medio termine.

Ma se la Svizzera fosse costretta a limitarsi ai provvedimenti attualmente in vigore (limite di 28 tonnellate, tassa forfettaria sul traffico pesante), il traffico merci su strada attraverso le Alpi arriverebbe, da qui al 2007, a circa 1,7 milioni di veicoli. L'accordo riuscirà così a frenare la valanga dei camion.





Domande e risposte

- >> Con l'accordo sui trasporti terrestri aumenteranno le code al San Gottardo?** No. Dato che in futuro una grande fetta del traffico merci attraverso le Alpi dovrà essere trasferita su rotaia, a medio termine al San Gottardo avremo addirittura molti meno camion di oggi. Inoltre, la causa prima delle code al San Gottardo non sono i camion, ma le automobili.
- >> La A1 tra Zurigo e Berna deve essere allargata con l'aggiunta della terza corsia?** No, perché neanche su questo asse l'accordo sui trasporti terrestri porterà necessariamente a un aumento del traffico. Anzi: con l'introduzione della TTPCP e l'innalzamento del limite di peso, i trasportatori ottimizzeranno i trasporti, sfruttando meglio la capacità dei camion. Quindi, anche su questo asse si deve prevedere più probabilmente un calo dei mezzi pesanti.
- >> La regione alpina sarà ancor più oppressa dal traffico di transito?** No, piuttosto il contrario: il disagio costituito dal traffico calerà sensibilmente. Con l'accordo sui trasporti terrestri, la TTPCP, la NFTA, la riforma delle ferrovie e le misure d'accompagnamento, il traffico pesante attraverso le Alpi sarà ridotto a medio termine a circa 650'000 camion all'anno. Il che corrisponde alla metà del volume attuale.
- >> Quali misure si prevedono se non si riuscirà a trasferire il traffico sulla rotaia?** L'obiettivo del trasferimento, quantificato nei 650'000 transiti stradali residui dopo solo due anni dall'inizio dell'operatività della galleria del Lötschberg, è orientativo. Se il trasferimento non fosse raggiunto interamente con le misure previste, il Consiglio federale proporrà al Parlamento, se necessario, altri provvedimenti. Non si può però pensare a una chiusura dei confini o all'introduzione di divieti di circolazione sulle nostre strade.



>> L'inquinamento atmosferico aumenterà con i camion da 40 tonnellate?

No, anzi, la qualità dell'aria migliorerà rispetto ad oggi. Sia nel trasporto di merci su strada attraverso le Alpi che nel traffico interno, delle importazioni e delle esportazioni le emissioni nocive diminuiranno. Questo sviluppo è dovuto a vari fattori, in particolare alla diminuzione del traffico grazie alle misure volte al trasferimento su rotaia e all'impiego di motori sempre più puliti.

>> Chi controllerà quanti camion da 40 tonnellate attraverseranno effettivamente la Svizzera?

Quello che conta non è il numero esatto di camion da 40 tonnellate, ma il volume complessivo del traffico merci in transito sulle strade alpine. Ogni viaggio di camion trasferito dalla strada alla rotaia, sia che si tratti di 28 tonnellate o di 40, è un risultato positivo per l'ambiente. Misurando regolarmente il flusso di traffico, la Confederazione rileva il numero dei viaggi di camion e verifica il risultato rispetto alla quota prefissata di 650'000 viaggi attraverso le Alpi.

>> Basilea e Chiasso, le due porte dell'asse nord-sud, rischiano il collasso totale?

No, le autorità doganali stanno già provvedendo ad organizzare procedure e infrastrutture in modo che il traffico possa essere smaltito con la massima efficienza. Inoltre, a medio termine si prevede un calo dei mezzi pesanti alle frontiere, sempre come conseguenza del trasferimento del traffico su rotaia.

>> I trasportatori possono semplicemente espandere il loro parco veicoli di 3,5 tonnellate (camioncini): c'è il rischio di una perdita massiccia di introiti dalla TTPCP?

Se i trasportatori in futuro impiegheranno più camioncini che camion mezzi vuoti a causa della TTPCP, sarà un bene per l'ambiente. Di norma, un impiego generalizzato di camioncini al posto dei veicoli più pesanti non sarebbe però redditizio, dato che, invece di un conducente, se ne dovrebbero assumere due o addirittura tre. Il numero dei camioncini dovrebbe quindi aumentare solo minimamente.

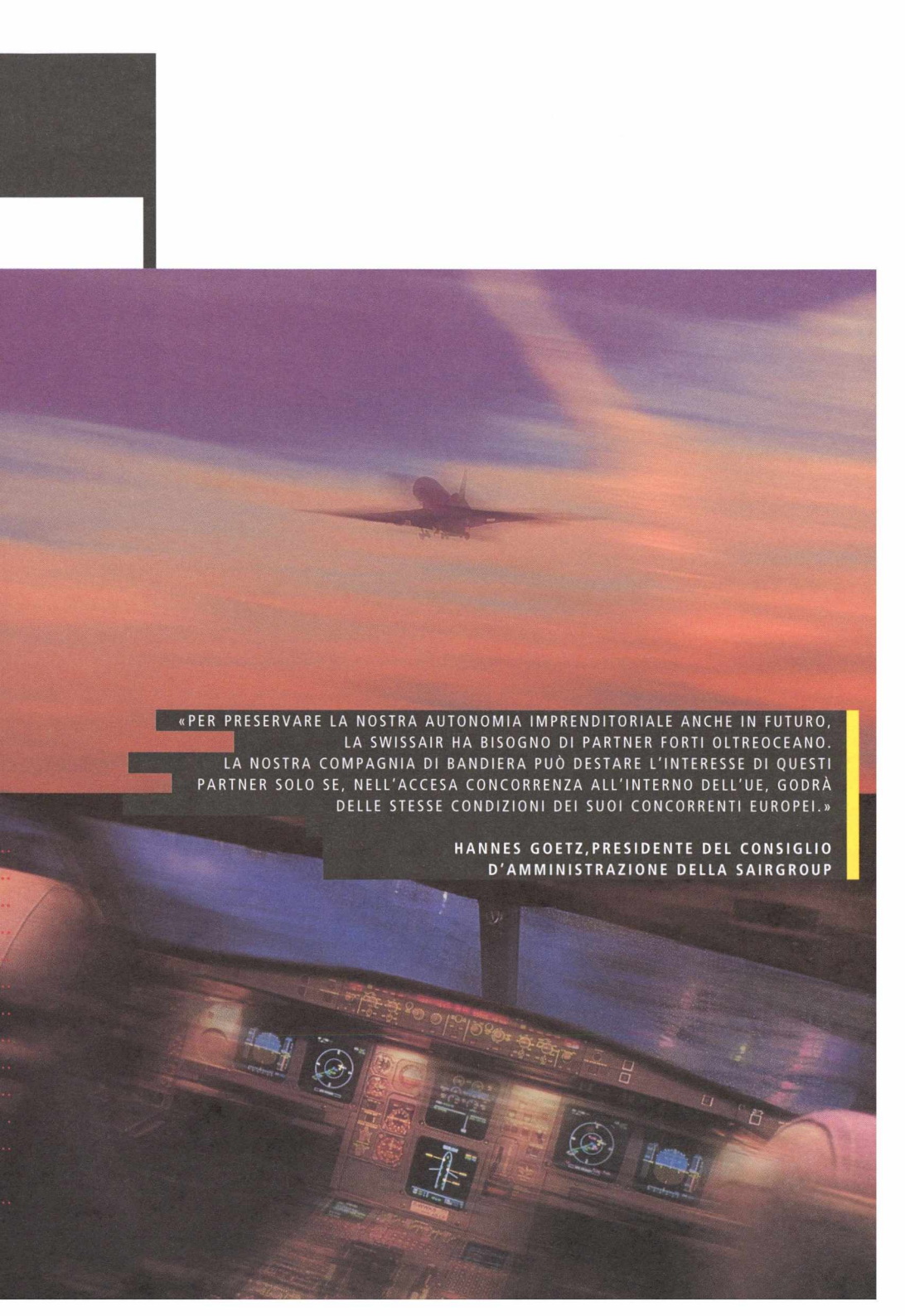
3 >> L'accordo sul trasporto aereo

In rotta verso il futuro

Il trasporto aereo è un elemento fondamentale dei trasporti pubblici.

Dal 1948 la Svizzera ha concluso accordi bilaterali con 14 Stati membri dell'Unione europea. I singoli accordi disciplinano esclusivamente i voli di linea e trattano temi classici come diritti di trasporto, capacità e tariffe.

Il nuovo accordo sul trasporto aereo consente all'industria aeronautica svizzera di partecipare ai costanti sviluppi a livello europeo. Con l'eliminazione di disposizioni di legge restrittive in materia di trasporti, l'offerta delle compagnie di volo si orienterà ancora di più verso le esigenze dei passeggeri. Inoltre, gli Stati interverranno in materia di tariffe solo in presenza di gravi abusi. I prezzi dei voli dovrebbero quindi tendere a un ribasso. Infine, l'accordo liberalizza la partecipazione azionaria alle compagnie di volo estere, mentre prima disposizioni nazionali di carattere restrittivo consentivano solo una partecipazione di minoranza.

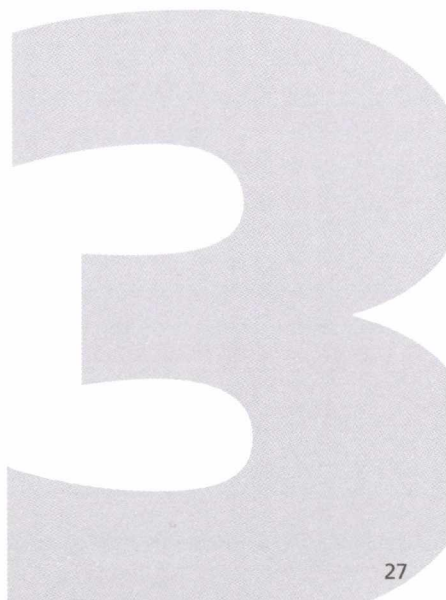


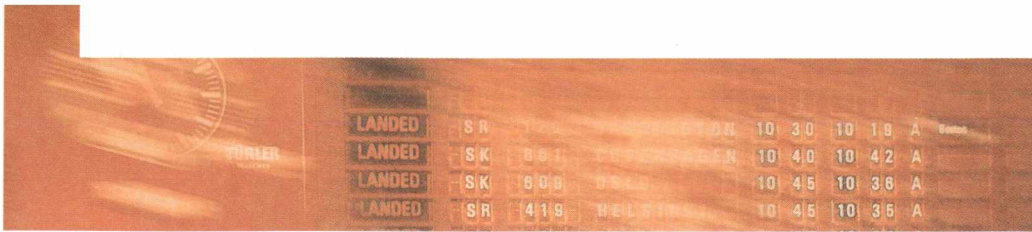
« PER PRESERVARE LA NOSTRA AUTONOMIA IMPRENDITORIALE ANCHE IN FUTURO,
LA SWISSAIR HA BISOGNO DI PARTNER FORTI OLTREOCEANO.
LA NOSTRA COMPAGNIA DI BANDIERA PUÒ DESTARE L'INTERESSE DI QUESTI
PARTNER SOLO SE, NELL'ACCESA CONCORRENZA ALL'INTERNO DELL'UE, GODRÀ
DELLE STESE CONDIZIONI DEI SUOI CONCORRENTI EUROPEI. »

HANNES GOETZ, PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
D'AMMINISTRAZIONE DELLA SAIRGROUP



Una differenza fondamentale rispetto agli altri sei accordi consiste nel fatto che, nell'accordo sul trasporto aereo, il diritto europeo vigente si estenderà alla Svizzera, giungendo quindi ad un'armonizzazione. Nella pratica ciò non significherà niente di nuovo: infatti la Swissair, che svolge quotidianamente centinaia di collegamenti con destinazioni all'interno dell'Ue, deve già oggi ottemperare alle disposizioni dell'Unione europea.





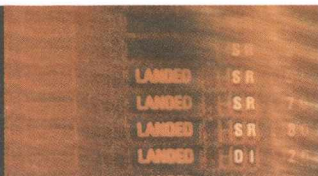
Libertà sconfinare

Con l'accordo sul trasporto aereo vengono ancorate nella prima fase quattro libertà per le compagnie di volo svizzere:

1. la libertà di sorvolare senza restrizioni tutti gli Stati dell'Ue;
2. la libertà di effettuare scali intermedi in Paesi dell'Ue a fini non commerciali;
3. la libertà di volare a destinazione di qualsiasi aeroporto dell'Ue (per es. Zurigo-Parigi);
4. la libertà di volare in Svizzera da qualsiasi aeroporto dell'Ue (per es. Parigi-Zurigo);

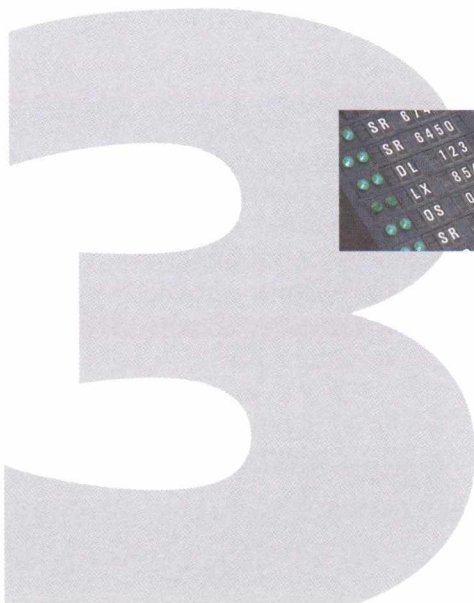
Due anni dopo l'entrata in vigore dell'accordo si aggiungeranno altre due libertà:

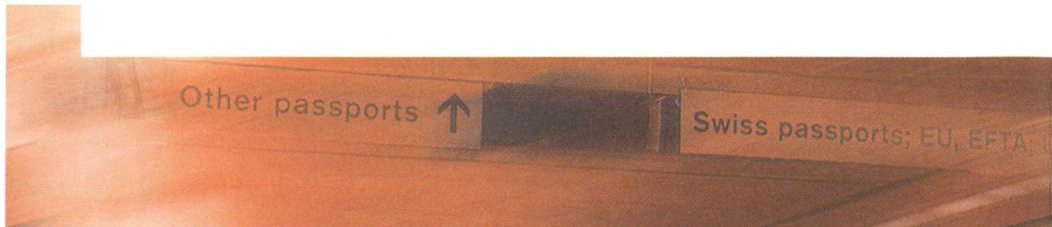
5. la libertà di proseguire il volo da un Paese dell'Ue ad un altro (per es. Zurigo-Parigi-Madrid);
6. la libertà di eseguire voli da un Paese dell'Ue ad un altro (per es. Parigi-Madrid).



Cinque anni dopo l'entrata in vigore dell'accordo si discuterà della concessione di un'altra libertà, concernente il diritto di effettuare voli interni in Paesi dell'Ue. Ciò significa che una compagnia di volo svizzera potrebbe in questo caso, per esempio, offrire voli sulla tratta Parigi-Lione. Questa libertà metterebbe le avioilinee svizzere esattamente alla pari con le concorrenti dell'Unione europea.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....





Trattamento uguale per tutti

Nel soppesare i pro e i contro dell'accordo, i primi sono sicuramente preponderanti. Infatti, un'offerta di collegamenti aerei ben sviluppata e funzionale è importante, da un lato, per lo sviluppo della Svizzera come centro economico. Dall'altro, è fondamentale per le persone e le imprese operanti nel settore ricevere lo stesso trattamento riservato alla concorrenza sul mercato europeo. Inoltre, l'accordo non implica costi aggiuntivi per la Svizzera.

«L'ACCORDO ASSICURA ALLE COMPAGNIE DI VOLO SVIZZERE NEL CONTESTO INTERNAZIONALE LE STESSSE CONDIZIONI VALIDE PER LE AVIOLINEE CONCORRENTI. COME PASSEGGERO, PREVEDO UN INFLUSSO POSITIVO SUI PREZZI E SULLE PRESTAZIONI DELLE COMPAGNIE AEREE.»

THOMAS GURTNER, TEAM MARKETING LUCERNA,
FREQUENTE VIAGGIATORE, CIRCA 80 VOLI ALL'ANNO



.....
.....
.....
.....
.....

.....
.....
3
.....



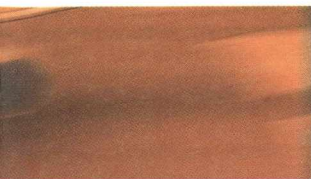
Domande e risposte

>> Dopo l'accordo costerà meno volare? In linea di massima sì. Le tariffe dei voli non saranno più sottoposte all'approvazione delle autorità. Non ci sarà un ribasso automatico, ma le compagnie di volo potranno in futuro adeguare le proprie tariffe rapidamente e senza intoppi burocratici alla situazione del mercato.

>> I negozi «duty free» saranno chiusi negli aeroporti svizzeri? No. L'accordo disciplina il trasporto aereo. I negozi «duty free» sono negli aeroporti, è vero, ma non hanno alcun legame diretto con il trasporto aereo. Non sono quindi interessati dall'accordo in questo settore.

>> La sicurezza sarà sempre assicurata, anche se le avioilinee saranno esposte a una concorrenza sempre maggiore? Sì. Con la libera concorrenza è importante che per tutti valgano le stesse regole del gioco. L'accordo sul trasporto aereo contempla una serie di disposizioni tecniche che saranno tenute a rispettare tanto le compagnie europee quanto quelle svizzere. Oltre ai controlli delle autorità di vigilanza dei Paesi d'origine delle compagnie di volo, negli aeroporti europei vengono inoltre effettuati regolarmente controlli sulla sicurezza dei velivoli stranieri.

>> Sussiste il pericolo che fusioni internazionali portino al trasferimento all'estero di altri posti di lavoro di compagnie svizzere? La cooperazione internazionale tra compagnie di volo è oggi una realtà in tutto il mondo e le compagnie svizzere non fanno eccezione. Già ora sono impegnate in alleanze di questo tipo. Determinate funzioni sono state trasferite all'estero nell'ambito di queste collaborazioni, altre sono però anche state concentrate in Svizzera. Grazie agli accordi bilaterali, l'attrattiva rappresentata dalla concentrazione in Svizzera di certe funzioni in seno alle alleanze dovrebbe accrescere, visto che gli accordi eliminano ostacoli amministrativi.



>> Chi abita nei pressi degli aeroporti deve prepararsi ad un aumento del rumore?

No. L'accordo sul trasporto aereo prevede un'ampia liberalizzazione. Come risulta da un confronto con gli sviluppi nell'Ue a seguito della liberalizzazione del 1993, il traffico non è aumentato in misura maggiore che in altre aree geografiche e non ha quindi comportato un maggiore inquinamento. Si può quindi concludere che l'eliminazione degli ostacoli giuridici all'esercizio delle linee di volo in Europa porterà in primo luogo ad un migliore sfruttamento dei voli e alla definizione di itinerari sempre più conformi alle esigenze del mercato. In effetti sono proprio questi fattori che rendono l'accordo sul trasporto aereo interessante dal lato economico.

>> Sarà revocato il divieto di volo notturno?

No. Le norme vigenti per l'esercizio degli aeroporti restano invariate con il nuovo accordo sul trasporto aereo; ciò vale quindi anche per il divieto di volo notturno che, oltretutto, è applicato in numerosi aeroporti dell'Ue.

>> Che significato ha l'accordo sul trasporto aereo per gli aeroporti regionale, per esempio per quello di Berna-Belp, di Lugano o di Samedan?

Dagli aeroporti regionali svizzeri partono per la maggior parte voli con destinazione nell'Unione europea. Nel quadro degli attuali regolamenti d'utilizzo si aprono interessanti prospettive per gli scali regionali, poiché l'istituzione di una nuova linea regionale interessante potrà in futuro essere presa in considerazione senza negoziati preliminari, non appena ne emerga il fabbisogno.

4 >> Pubblicazioni

Altre pubblicazioni sul tema Svizzera-Ue

- >> Opuscolo intitolato «La Svizzera e l'Unione europea. Gli effetti degli accordi bilaterali»; numero d'ordine EDMZ: 201.340 i
- >> Opuscolo specializzato «Dossier sulla libera circolazione delle persone in breve»; numero d'ordine EDMZ: 201.339 i
- >> «Facciamo l'Europa insieme»: quadro storico sull'integrazione europea e sulle relazioni fra la Svizzera e l'Europa; numero d'ordine EDMZ: 201.335 i
- >> CD-ROM, Gli accordi bilaterali, 1999
- >> «Fact sheets» La Svizzera-l'Unione europea e gli accordi bilaterali (stato 1° semestre 1999); numero d'ordine EDMZ: 201.337 i



Impressum

Pubblicato da: Ufficio dell'integrazione DFAE/DFE
Palazzo federale est, CH-3003 Berna
Telefono 031 322 22 22, Telefax 031 312 53 17
E-mail: europa@seco.admin.ch
www.europa.admin.ch

Ufficio federale dei trasporti
Bollwerk 27, CH-3003 Berna
Telefono 031 322 36 43, Telefax 031 322 76 99
E-mail: webmaster@bav.admin.ch
www.bav.admin.ch

Ufficio federale dell'aviazione civile
Maulbeerstrasse 9, CH-3003 Berna
Telefono 031 325 80 39, Telefax 031 325 80 32
E-mail: info@bazl.admin.ch
www.aviation.admin.ch (da gennaio 2000)

Agenzia: Lang Gysi Knoll, Berna

Concezione e testo: Richard Hurni und Christoph Rölli

Layout: Manuel Haefliger

Fonti fotografiche: Servizio fotografico delle FFS, Berna; Martin Jeker, Soletta; Documentazione fotografica Swissair FAF, Aeroporto Zurigo-Kloten; Hupac SA, Chiasso.

Distribuzione: Eidg. Drucksachen- und Materialzentrale, 3003 Berna
Questo opuscolo è disponibile in italiano, tedesco e francese. Numero d'ordine EDMZ: 201.341 i

11.99 120'000 20738

