



iniziativa
da las alps

factsheet

Borsa dei transiti alpini



Le Alpi sono un ecosistema prezioso e molto sensibile. La massa di TIR in transito minaccia la sicurezza e la salute della popolazione nonché l'equilibrio ecologico. È indispensabile proteggere meglio le Alpi dalle conseguenze negative del traffico pesante. Per farlo è disponibile una soluzione in sintonia con l'economia di mercato: la borsa dei transiti alpini (BTA).

Vincitore del
Watt d'Or 2007
Premiazione dei migliori progetti di risparmio energetico
sotto il patronato dell'Ufficio federale dell'energia



Borsa dei transiti alpini: limitazione, distribuzione, commercio. La borsa dei transiti alpini vuole trasferire il traffico merci attraverso le Alpi su ferrovia tramite l'emissione di diritti di transito per i TIR. Una volta distribuiti, questi diritti di transito sono liberamente commerciabili. Come per altri beni disponibili in quantità limitata, il prezzo è determinato dalla richiesta sul mercato.

Come funziona la borsa dei transiti alpini?

1. Limitazione. I passaggi di camion attraverso le Alpi sono limitati, tramite una decisione politica, a un numero sopportabile per l'ecosistema alpino. Il limite massimo può essere gradualmente abbassato dal livello attuale fino a raggiungere la quantità desiderata. Tutti gli autocarri con un peso massimo consentito superiore a 3.5 tonnellate hanno bisogno di un diritto di transito per passare le Alpi.

2. Distribuzione. I diritti di transito alpini sono distribuiti gratuitamente quale «bonus» alle imprese di trasporto che utilizzano volontariamente la ferrovia (1 diritto di transito su strada per X unità trasportate su ferrovia), oppure messi all'asta e assegnati al miglior offerente.

«Quale economista mi è chiaro che bisogna trattare un bene prezioso come tale, in questo caso si tratta della qualità ambientale delle valli alpine, rispettivamente del numero tollerabile di transiti. Lo Stato deve creare un mercato attraverso il quale vengono stabiliti i diritti d'uso di questa risorsa limitata.»

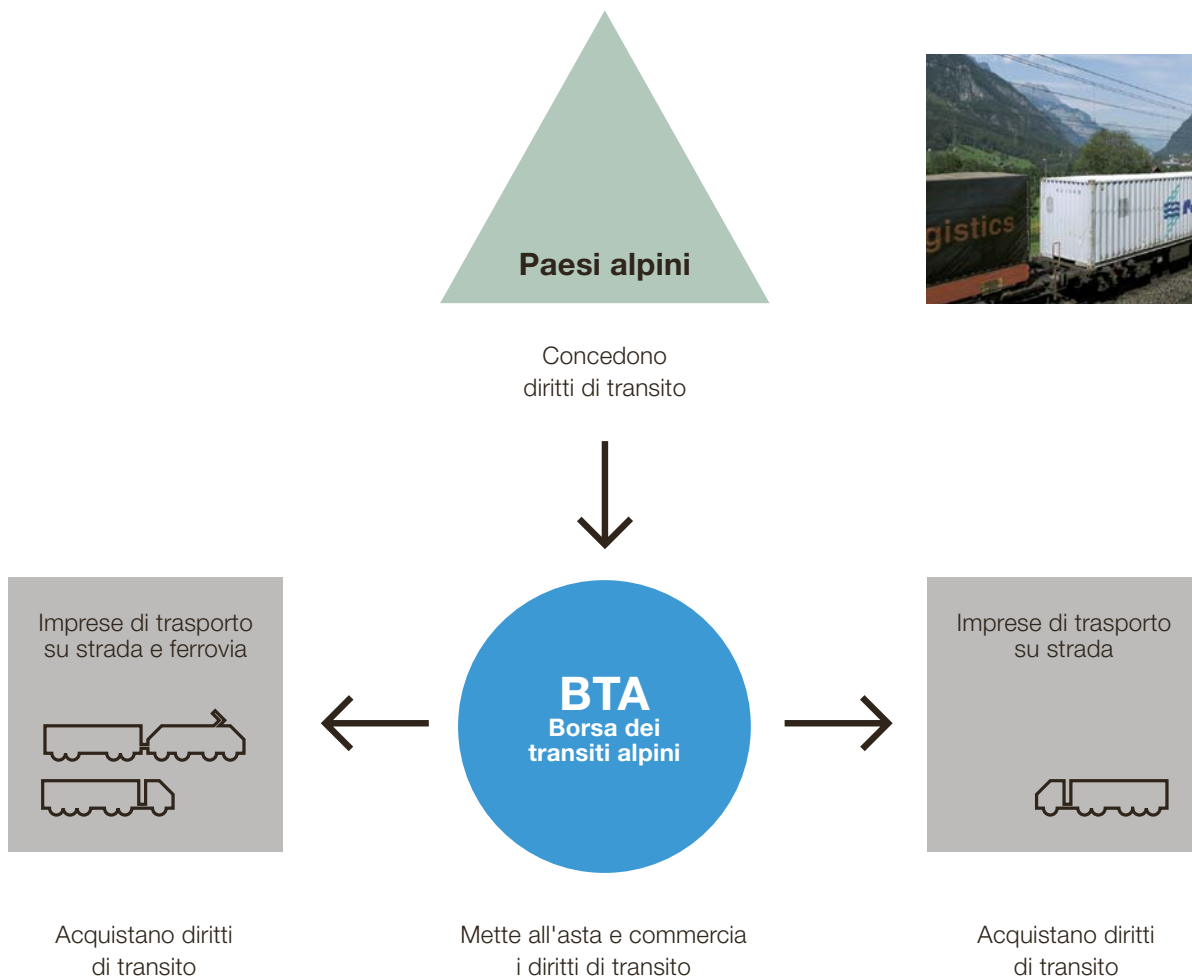
Prof. Wilfried Puwein, Istituto austriaco per la ricerca economica (WIFO), Vienna

3. Commercio. I diritti di transito possono essere utilizzati dai loro detentori oppure messi liberamente in commercio. Un sistema informatico fornisce informazioni comparative sul costo del trasporto su rotaia.

La politica fissa le condizioni-quadro, il mercato regola il resto. Le autorità politiche stabiliscono il numero dei transiti consentiti attraverso le Alpi, tenendo conto delle direttive politiche (trasferimento del traffico merci) nonché dei criteri ecologici, della necessità di proteggere la salute della popolazione e della sicurezza. Il resto lo regola il mercato. Il prezzo è stabilito dalla domanda e dall'offerta.

Vantaggi per l'economia. La borsa dei transiti alpini offre dei vantaggi economici. Gli speditori possono pianificare a lungo termine i loro trasporti. Grazie alla limitazione dei transiti, la rete di trasporto non è soggetta a situazioni di sovraccarico: le colonne di camion spariscono. Infatti, se non è disponibile un diritto di transito, il viaggio non viene effettuato. I gestori delle reti stradali risparmiano sui costi per la realizzazione e la gestione di grandi aree di sosta. Il sistema offre basi decisionali chiare per la scelta del mezzo di trasporto. I trasportatori cercheranno di evitare viaggi a vuoto o trasporti inutili.

Col sistema della borsa dei transiti alpini, i diritti di transito avranno un prezzo che si avvicina al costo reale del trasporto su strada e sarà paragonabile a quello del trasporto ferroviario. Ciò permetterà di compensare l'attuale vantaggio concorrenziale del trasporto su strada. Contemporaneamente scenderanno i costi per i tempi d'attesa negli ingorghi e si ridurranno le incertezze relative ai tempi di percorrenza dei camion.



La ferrovia può far valere i suoi vantaggi. La concorrenza fra le diverse imprese ferroviarie impedisce che esse chiedano prezzi troppo alti. Poiché il numero dei diritti di transito è noto e il loro prezzo è valutabile, per l'economia c'è un forte stimolo a riorganizzare a lungo termine la logistica. Così la ferrovia non dovrà più fare da valvola di sfogo, mettendo a disposizione l'autostrada viaggiante (trasporto di camion su ferrovia) quando la rete stradale raggiunge il suo limite di capacità, ma potrà fare valere appieno i propri punti di forza nel traffico combinato strada/ferrovia e nel trasporto di carri completi. Un sistema di informazione attira l'attenzione sulle alternative ferroviarie e permette di prenotarle direttamente.

Una soluzione per tutto l'arco alpino. Il sistema della borsa dei transiti può essere applicato in tutto l'arco alpino. Ciò costituisce anche un suo obiettivo poiché è auspicabile evitare deviazioni su altri valichi. La BTA è compatibile con la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) in Svizzera, con la tassa sul traffico pesante austriaca (MAUT) e con i pedaggi delle gallerie alpine fra Italia e Francia. Se inizialmente i diritti di transito non vengono messi all'asta, ma distribuiti gratuitamente ai trasportatori che fanno uso della ferrovia, non si crea un ulteriore prelievo fiscale; gli utili restano nell'economia.

Una soluzione eurocompatibile. Per il loro mercato, tanto l'UE quanto la Svizzera devono poter contare su un sistema di trasporti efficiente. I gravi incidenti nelle gallerie alpine, le frane e le inondazioni che hanno causato la chiusura per mesi di singoli assi di transito alpini, hanno danneggiato l'economia. Fra i paesi alpini è nata una nuova solidarietà e c'è stata una presa di coscienza.

La borsa dei transiti alpini è conforme all'economia di mercato, rispetta il principio della libera scelta del mezzo di trasporto e non è discriminatoria: «La borsa dei transiti alpini consente di realizzare l'obiettivo di trasferimento in modo affidabile, efficiente ed entro le scadenze prestabilite.»

Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Rapporto finale sulla borsa dei transiti alpini: studio di praticabilità, 2007



Nella dichiarazione di Zurigo del 30 novembre 2001, i ministri dei trasporti dei paesi alpini hanno di fatto approvato la limitazione della capacità di trasporto tramite il trasferimento sulla ferrovia, i limiti di velocità e le distanze minime fra i mezzi pesanti. Hanno ammesso che, se non ci sarà un limite ai transiti su strada attraverso le Alpi, ciò porterà prima o poi al collasso del sistema. L'elemento scatenante può essere un'ulteriore catastrofe o l'opposizione della popolazione locale.

La convenzione delle Alpi, ratificata già nel 1996 dall'UE, permette degli incentivi conformi ai principi di mercato per gestire il traffico, purché essi non siano discriminanti. Uno studio dell'Agenzia europea dell'ambiente (EEA) del 2001 riconosce la particolare sensibilità delle Alpi e postula ulteriori misure per la loro protezione, compreso il controllo della domanda di trasporto.

Nel suo riesame intermedio (2006) del libro bianco dei trasporti, la Commissione UE scrive: «I pedaggi possono essere modulati per tenere conto dell'impatto ambientale o dei rischi di congestione, soprattutto nelle zone sensibili dal punto di vista ambientale e nelle aree urbane. In queste aree possono essere usate altre forme di ripartizione delle capacità, come gli scambi commerciali di diritti di transito.»

La libera scelta del mezzo di trasporto, il divieto di contingentamento e il principio di non discriminazione sono i capisaldi della politica dei trasporti europea. La borsa dei transiti alpini tiene conto di questa impostazione. È uno strumento di mercato, ma non lascia che l'obiettivo politico sia stabilito dalle forze di mercato, cui affida unicamente la regolamentazione del prezzo dei trasporti stradali necessaria per raggiungere l'obiettivo. La limitazione quantitativa – che di fatto esiste ormai da tempo per ragioni di sicurezza – non viene applicata tramite gli imprevedibili ingorghi, ma con un sistema intelligente di diritti di transito, che rispetta il principio di non discriminazione. Al contempo, l'obiettivo ambientale è raggiunto con i minori costi possibili per l'economia pubblica. È quanto hanno confermato due studi svizzeri, pubblicati nel 2004 rispettivamente nel 2007, che dimostrano che la borsa dei transiti è fattibile dal punto di vista tecnico e gestionale, e che è uno strumento applicabile nella pratica.

Ulteriori informazioni: www.borsa-dei-transiti.org

«La borsa dei transiti alpini è uno strumento pratico e di mercato che costituisce una soluzione adatta alle regole del settore dei trasporti. Questo favorisce il trasferimento del traffico pesante su rotaia, per contrastare l'inquinamento dell'aria nel delicato ambiente montano.»

Michel Dubromel, France Nature Environnement FNE, membro del Consiglio di amministrazione delle ferrovie statali francesi SNCF

Impressum

Iniziativa delle Alpi, Herrengasse 2, Casella postale 28, CH-6460 Altdorf 1
Telefono +41 (0)41 870 97 81, Fax +41 (0)41 870 97 88, info@alpeninitiative.ch, www.iniziativa-delle-alpi.ch

Foto: Kurt Baumann (Hüfigletscher Tödi, Göschenalp), Sammlung Gesellschaft für ökologische Forschung, Monaco (autostrada del passo del Brennero), FFS (convoglio cargo)