

## II

(Atti preparatori)

## COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

### **Parere del Comitato economico e sociale in merito alla «Proposta di regolamento (CE) del Consiglio relativa alla ripartizione delle autorizzazioni per la circolazione degli automezzi pesanti in Svizzera»<sup>(1)</sup>**

(1999/C 329/01)

Il Consiglio, in data 14 giugno 1999, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 262, secondo comma del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La Sezione «Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione», incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Kielman, in data 20 luglio 1999.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il 22 settembre 1999, nel corso della 366ª sessione plenaria, con 101 voti favorevoli e 1 contrario, il seguente parere.

#### 1. Introduzione

1.1. In occasione del Consiglio di ministri del 30 novembre e del 1º dicembre 1998, la Confederazione elvetica e la Comunità europea hanno siglato un accordo politico relativo ad un regime per il trasporto di merci e di passeggeri per ferrovia e su strada.

1.2. Il trasporto di passeggeri e di merci è uno dei sette settori sui quali la Svizzera e l'Unione europea sono giunte ad un accordo. Gli altri sono: la libera circolazione dei lavoratori, la libertà di scambi di prodotti agricoli, gli ostacoli tecnici agli scambi, l'accesso alle imprese pubbliche o semi-pubbliche, la ricerca e il traffico aereo.

1.3. L'accordo sul trasporto di merci e di passeggeri riguarda anche le modalità con le quali, per un periodo transitorio, si prevede di ammettere sul territorio svizzero vettori UE che fanno uso di veicoli e combinazioni di veicoli di peso superiore a 28 tonnellate. Finora la Svizzera non ha accettato automezzi che superassero tale limite.

1.4. La proposta in esame riguarda la concessione di autorizzazioni agli Stati membri per i loro automezzi pesanti che circolano in Svizzera. Si prevede un sistema di autorizzazioni per un periodo di cinque anni, che avrà inizio nell'anno 2000 e proseguirà fino al 1º gennaio 2005, data alla quale la Confederazione elvetica si allineerà completamente alle norme valide nell'Unione europea in materia di dimensioni e di tonnellaggio dei veicoli commerciali.

1.5. Per l'anno 2000 saranno emesse in totale 250 000 autorizzazioni per gli automezzi pesanti immatricolati nell'Unione europea. Per il 2001 e il 2002 il totale aumenterà a 300 000, e per i due anni successivi (2003 e 2004) salirà a 400 000.

1.6. Le autorizzazioni concesse per l'anno 2000 consentiranno agli automezzi di peso superiore a 28 tonnellate di circolare in territorio svizzero, mentre negli anni dal 2001 fino al 2004 compreso potranno circolare i veicoli che superano le 34 tonnellate di peso massimo totale. Ciò significa che dopo l'anno 2000 l'entrata in Svizzera dei veicoli pesanti il cui peso massimo è inferiore a 34 tonnellate sarà esente da autorizzazioni. Dopo il 1º gennaio 2005, l'accesso diventerà completamente libero per gli automezzi il cui peso totale non supererà le 40 tonnellate.

Ovviamente questo meccanismo presuppone, per tutto questo arco di tempo, il rispetto del peso massimo totale di 40 tonnellate, stabilito nell'Unione europea.

(1) GU C 114 del 27.4.1999, pag. 4.

1.7. Nel periodo transitorio, l'accordo prevede inoltre la concessione di un contingente di autorizzazioni che permetteranno agli automezzi UE di transitare in Svizzera a condizione che viaggino vuoti o che trasportino alcuni carichi ben definiti. Tali autorizzazioni sono dette «autorizzazioni a vuoto».

1.8. Il contingente di «autorizzazioni a vuoto» è fissato a 220 000 l'anno per il periodo che va dal 2000 al 2004 incluso. I diritti cui sarà soggetto un automezzo che transiti in Svizzera con tale autorizzazione ammonteranno a SFR 40 nell'anno 2000, ed aumenterà di SFR 10 all'anno sino alla cifra di SFR 80 nel 2004. La tariffa attuale figura nell'allegato I.

1.9. Nell'allegato III della proposta di regolamento la Commissione descrive il metodo di calcolo applicato per la ripartizione delle autorizzazioni agli Stati membri. Per quanto riguarda le autorizzazioni per i veicoli pesanti, la Commissione propone di procedere come segue:

- La Commissione suggerisce di assegnare a ciascuno Stato membro un contingente di base di 1 500 autorizzazioni.
- Per quanto riguarda il traffico bilaterale, la ripartizione dovrà basarsi sulla quota degli automezzi pesanti immatricolati in ciascuno Stato membro che effettuano trasporto bilaterale su strada da e per la Svizzera.
- Quanto al traffico di transito, la ripartizione si basa sulla percentuale di chilometraggio totale percorsa dagli automezzi pesanti immatricolati in ciascuno Stato membro, che devono effettuare delle deviazioni dovute ai limiti di peso attualmente vigenti in Svizzera.

1.9.1. La Commissione propone di procedere nel 1999 ad un calcolo completo, che includa tra i propri parametri la nazionalità dei veicoli ed il chilometraggio supplementare percorso: i risultati del conteggio possono dare origine ad una modifica della ripartizione attualmente prevista. La Commissione auspica presentare una proposta di questo tipo al comitato che sarà costituito in base al regolamento.

1.9.2. Per quanto riguarda la ripartizione delle «autorizzazioni a vuoto», la Commissione suggerisce di basarsi sulla percentuale di veicoli immatricolati negli Stati membri rispetto al totale del traffico di transito attraverso la Svizzera di veicoli con carico totale massimo compreso tra 7,5 e 28 tonnellate.

## 2. Osservazioni generali

2.1. La proposta di regolamento mira a fissare la ripartizione delle autorizzazioni tra tutti gli Stati membri fino all'anno 2004 compreso. A partire dall'anno 2005 gli automezzi pesanti dovrebbero avere accesso illimitato al territorio svizzero, anche se subordinatamente al pagamento di diritti elevati (cfr. allegato II). Dato che la prevista costruzione di gallerie ferroviarie attraverso le Alpi (NFTA: Nuova ferrovia transalpina) non sarà ultimata prima del 2010, si prevede che fino all'anno 2010 o, se necessario, anche oltre, il transito di deviazione resterà intenso. Il Comitato ritiene inoltre che, per quanto la costruzione di gallerie ferroviarie possa di per sé

rappresentare una buona alternativa al traffico su strada, occorre evitare che l'uso delle ferrovie venga incoraggiato da tariffe fissate artificialmente<sup>(1)</sup>.

2.2. La proposta della Commissione per la ripartizione delle autorizzazioni si fonda su due elementi. Il primo è rappresentato dalla quota di ogni Stato membro nel traffico bilaterale con la Svizzera, e il secondo dalla quota di ogni Stato membro nel traffico di transito attraverso la Svizzera.

2.3. Mentre la Commissione basa il proprio (provvisorio) metodo di calcolo su dati statistici relativi al commercio tra i singoli Stati UE e la Svizzera, il Comitato ritiene che si dovrebbero usare anche i dati statistici relativi ai trasporti, che a questo scopo sono più affidabili delle cifre globali relative al commercio. Il Comitato deplora che la Commissione debba, per il momento, basarsi su queste cifre, ma prende atto del suo impegno ad adattare quanto più rapidamente possibile la ripartizione delle autorizzazioni, qualora ciò si rendesse necessario sulla base dei calcoli che la Commissione stessa avrà effettuato nel 1999.

2.4. Il Comitato ha preso atto del tragico incidente a causa del quale il tunnel sotto il Monte Bianco resterà chiuso per un periodo di tempo indeterminato, certamente prolungato.

2.4.1. Ciò provoca tra l'altro ingorghi presso gli altri punti di passaggio della frontiera, soprattutto presso il Frejus: il libero transito delle merci viene ostacolato e la sicurezza dei trasporti diminuisce. Ciò ha inoltre pesanti ripercussioni sugli scambi e sullo sviluppo dell'economia dell'intera Unione europea, nonché conseguenze sul piano sociale per tutti gli interessati.

2.4.2. Il Comitato ritiene che tra le possibili azioni da intraprendere per porre rimedio a questa situazione figurino le seguenti:

- autorizzare i veicoli pesanti a transitare liberamente attraverso la Svizzera fino a quando il sistema delle autorizzazioni entrerà in vigore, oppure
- anticipare la data di entrata in vigore del sistema di autorizzazioni per i veicoli di peso non superiore a 40 tonnellate che transitano per la Svizzera.

2.4.3. Il Comitato insiste affinché, attraverso il Consiglio o la Commissione, si concluda un accordo in tal senso con la Svizzera.

2.4.4. Dato che l'accordo deve ancora essere firmato dal Consiglio, il Comitato ritiene che vi sia lo spazio necessario per uno scambio di vedute sulle misure contemplate al punto 2.4.2.

2.5. Utilizzando i dati relativi al commercio invece di quelli relativi ai trasporti, la Commissione non tiene conto della nazionalità dei veicoli, traendo conclusioni discutibili sulla ripartizione delle autorizzazioni tra gli Stati membri. In effetti, tralascia completamente il cosiddetto traffico «attraverso paesi terzi», cioè il trasporto effettuato tra due Stati membri da un veicolo pesante immatricolato in un altro Stato membro. Nelle statistiche commerciali tale trasporto viene considerato come effettuato da un vettore che parte da uno dei due Stati membri

<sup>(1)</sup> GU C 116 del 28.4.1999, pag. 28.

interessati. Ne consegue che uno di questi due Stati membri si vede attribuire un'eccessiva quota di trasporto e quindi un eccessivo contingente di autorizzazioni, mentre il terzo paese che effettivamente effettua il trasporto viene ad essere danneggiato. Dato che il trasporto attraverso i paesi terzi rappresenta per alcuni Stati una parte considerevole (talvolta fino al 10 %) del volume totale dei trasporti internazionali, tale modalità di calcolo può fortemente falsare la realtà.

2.6. Data la quantità limitata delle autorizzazioni da ripartire rispetto al numero di paesi nei quali devono essere distribuite, la Commissione propone di attribuire ad ogni Stato membro un contingente minimo di 1 500 autorizzazioni l'anno.

2.6.1. Inoltre gli Stati membri devono restituire alla Commissione ogni anno, entro il 15 novembre, le autorizzazioni restanti che non sono state utilizzate, affinché essa possa ridistribuirle.

2.6.2. Il Comitato ritiene che tale data dovrebbe essere anticipata, in modo che le autorizzazioni concesse possano essere effettivamente utilizzate. Inoltre, sulla base dei risultati dei conteggi, si dovrà adattare la ripartizione delle autorizzazioni tra gli Stati membri, inclusa la quota base di 1 500 autorizzazioni per ogni Stato membro.

2.7. La proposta della Commissione si fonda su criteri di attribuzione identici per il traffico bilaterale e per quello di transito, suggerendo di ripartire equamente le autorizzazioni. La Commissione non spiega le motivazioni alla base di tale proposta, e si limita a fondarla su una direttiva del Consiglio. Il Comitato accetta tale situazione politica, ma raccomanda di adottare un'altra strategia d'attribuzione qualora dai conteggi risulti che l'effettiva ripartizione del contingente di autorizzazioni per il traffico bilaterale o per il traffico di transito è diversa da quella attualmente applicata. Occorre infatti garantire un uso ottimale delle autorizzazioni, che non sono molto numerose.

2.7.1. In questo contesto occorre inoltre far osservare che un tragitto bilaterale viene considerato come un tragitto circolare, per il quale è sufficiente una sola autorizzazione, mentre per un tragitto di transito di andata e ritorno sono necessarie due autorizzazioni.

2.8. Per determinare con esattezza il contingente di autorizzazioni da attribuire ad ogni Stato membro, occorre disporre di informazioni sulla nazionalità dei veicoli, nonché sulle distanze ed il chilometraggio supplementare percorso a causa delle deviazioni. Dato che tali informazioni non sono integralmente disponibili presso l'Istituto statistico dell'UE, la Commissione stabilisce che la definizione delle quote debba essere effettuata per approssimazione.

2.8.1. I paesi che possiedono dati più dettagliati reputano questa soluzione estremamente insoddisfacente: essa non tiene conto delle informazioni di migliore qualità, danneggiando così, in particolare, gli Stati che praticano il trasporto attraverso paesi terzi, in quanto questo viene incluso nelle statistiche relative al commercio del paese fornitore e non in quelle relative ai trasporti del paese che effettua il trasporto.

2.9. Per poter lavorare il più rapidamente possibile con dati più attendibili, la Commissione si propone di procedere a dei conteggi ancora nel 1999.

2.9.1. I parametri che la Commissione intende utilizzare sono descritti al punto 1.9.

2.9.2. I conteggi saranno effettuati ad ogni passaggio di frontiera con la Svizzera, al tunnel del Frejus, al tunnel del Gottardo ed al Brennero.

2.9.3. Il Comitato ritiene inoltre che il comitato che la Commissione intende istituire in base al regolamento dovrà essere composto, oltre che da rappresentanti degli Stati membri e della Commissione, da rappresentanti delle organizzazioni dei trasporti stradali o dell'IRU (Unione trasporti stradali internazionali), almeno in qualità di osservatori.

2.9.4. Il Comitato approva, in linea di principio, il metodo proposto dalla Commissione, nella misura in cui la redistribuzione delle autorizzazioni tra gli Stati membri avvenga non appena avranno avuto luogo i conteggi.

### 3. Osservazioni specifiche

3.1. Alla pagina 3 lettera b) della proposta, la Commissione dichiara che la ripartizione del contingente di autorizzazioni tra gli Stati membri deve basarsi sulla quota di partecipazione dei vettori di ciascuno Stato membro ai costi totali sostenuti dalla Comunità a causa del limite di peso di 28 tonnellate: ciascuno Stato membro deve beneficiare della medesima riduzione percentuale dei costi sostenuti. Il Comitato gradirebbe avere spiegazioni più precise da parte della Commissione.

3.2. Alla pagina 6 della proposta in esame si afferma che, secondo la valutazione della Commissione, il 28 % di tutto il chilometraggio di deviazione è registrato da veicoli immatricolati in Italia. Gran parte del traffico transalpino si svolge tra l'Italia e la Germania attraverso il passo del Brennero (Austria).

La Commissione è in grado di spiegare le modalità di calcolo di questo 28 %?

3.3. Il Comitato nutre forti dubbi sui conteggi che la Commissione si ripropone di effettuare per ottenere cifre migliori in materia di trasporti. Ci si chiede se la Commissione intenda tener conto soltanto della nazionalità dei veicoli, oppure anche verificare se si tratta di veicoli «a vuoto» o a pieno carico. Ciò riveste grande importanza per stabilire il tipo di autorizzazione da rilasciare.

3.4. Deve essere chiaro che, per il Comitato, la ripartizione delle autorizzazioni attualmente proposta dalla Commissione non può che essere provvisoria, dato che, per forza di cose, deve basarsi sulle statistiche relative al commercio piuttosto che su quelle relative ai trasporti, e ciò può falsare i risultati, soprattutto per quei paesi nei quali la quota di traffico attraverso i paesi terzi è rilevante.

#### 4. Sintesi e conclusioni

4.1. In considerazione dei vincoli politici che hanno influenzato la proposta della Commissione sulla ripartizione delle autorizzazioni, il Comitato accoglie con favore questa prima proposta in materia, fondata su una metodologia di per sé accettabile.

4.2. Il Comitato suppone inoltre che, appena i risultati dei conteggi relativi alla nazionalità dei veicoli saranno disponibili, e sarà quindi possibile procedere ad una nuova ripartizione delle autorizzazioni, questa sarà effettivamente attuata, allo scopo di correggere le ingiustizie menzionate. Secondo il Comitato, ciò dovrà valere sia per la ripartizione delle autorizzazioni tra gli Stati membri sia per la proporzione di autorizzazioni relative al traffico bilaterale e di transito.

4.3. Per quanto riguarda le ripercussioni della chiusura del tunnel sotto il Monte Bianco sul trasporto stradale, il Comitato richiama l'attenzione sulle sue conseguenze, anche sociali, per gli altri tunnel e passaggi di frontiera.

4.4. Il Comitato insiste con forza perché la Commissione, il Consiglio e il Parlamento facciano tutto il possibile affinché si adottino con la massima rapidità soluzioni temporanee d'emergenza per evitare gravi ripercussioni economiche e sociali per gli Stati membri interessati ed esercitino in tal senso tutti i mezzi di pressione nei confronti della Svizzera.

4.5. Il Comitato ritiene che, per quanto la costruzione di gallerie ferroviarie possa di per sé rappresentare una buona alternativa al traffico stradale, occorre evitare che l'uso delle ferrovie venga incoraggiato da tariffe fissate artificialmente<sup>(1)</sup>.

4.6. Secondo il Comitato la data del 15 novembre, alla quale gli Stati membri devono restituire le autorizzazioni non utilizzate, dovrebbe essere anticipata, in modo che queste possano essere utilizzate in tempo utile, cioè entro l'anno nel quale sono state restituite.

---

<sup>(1)</sup> GU C 116 del 28.4.1999, pag. 28.

Bruxelles, 22 settembre 1999.

*La Presidente*  
*del Comitato economico e sociale*  
Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

---

*ALLEGATO I***al parere del Comitato economico e sociale****Tariffa attuale**

Al momento la tariffa applicabile ai veicoli a pieno carico o a vuoto di un peso totale autorizzato che superi 3,5 tonnellate, cioè la cosiddetta tassa sul traffico pesante, è pari a 25 SFR al giorno.

---

*ALLEGATO II***al parere del Comitato economico e sociale****Tariffe dopo il 1° gennaio 2005**

Sul tragitto Basilea-Chiasso per i mezzi pesanti di un peso massimo totale di 40 tonnellate saranno applicate le seguenti tariffe:

- senza il tunnel di Lötschberg la tariffa media sarà di 297 SFR
- si applicherà al più tardi fino al 2007
- con il tunnel di Lötschberg la tariffa media sarà di 330 SFR, che si applicherà al massimo fino al 2008.

I veicoli «a vuoto» saranno soggetti alla normale tassa sul traffico pesante.

---