

Direttiva Eurovignetta / sui costi delle infrastrutture di trasporto

È tempo di agire: un'ambiziosa politica di trasferimento modale per la tutela dell'uomo e dell'ambiente nelle regioni alpine richiede ora un rapido accordo

Nelle regioni alpine gli effetti negativi del trasporto merci si fanno sentire con particolare intensità. Ciò è dovuto all'altissima percentuale di traffico pesante, alle caratteristiche topografiche, alle limitate risorse di spazio e agli ecosistemi altamente sensibili. La **rete iMONITRAF!**, che collega le regioni alpine situate lungo i principali corridoi di transito, e la **CIPRA International**, in qualità di organizzazione federale delle ONG impegnate in campo ambientale nelle Alpi, **si impegnano a favore di una politica coordinata e ambiziosa di trasferimento modale nelle Alpi per mitigare l'impatto sull'uomo e la natura, ridurre il traffico stradale¹ e raggiungere l'obiettivo della neutralità climatica**. Poiché entrambi i partner ritengono che un approccio coerente alla tariffazione stradale basato sulla distanza percorsa sia un elemento chiave per una politica dei trasporti sostenibile e per il finanziamento incrociato della costruzione di nuove infrastrutture ferroviarie, iMONITRAF! ha formulato richieste concrete per un approccio "Toll Plus"².

L'attuazione dell'approccio "Toll Plus", e quindi di un sistema di pedaggio più ambizioso sui corridoi alpini, richiede tuttavia un rapido accordo sulla direttiva Eurovignetta per accelerare la transizione verso una politica dei trasporti sostenibile – in linea con l'obiettivo del "Green Deal" dell'UE.

- Le regioni alpine hanno bisogno di maggiore flessibilità nella definizione di sistemi di tariffazione stradale basati sul principio di causalità, in particolare per l'integrazione di costi esterni e per l'uso delle infrastrutture più elevati lungo i corridoi alpini.

¹ Per la CIPRA la riduzione del volume di traffico complessivo, in conformità al preambolo del Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi, riveste un'importanza centrale: ... *adoperandosi per dare un contributo decisivo allo sviluppo sostenibile e al miglioramento della qualità della vita attraverso un contenimento del volume di traffico, attraverso una gestione ecocompatibile dei trasporti e attraverso l'incremento dell'efficacia e dell'efficienza dei sistemi di trasporto esistenti...*;

² iMONITRAF! Toll Plus Resolution 2016:

<http://www.imonitraf.org/DesktopModules/ViewDocument.aspx?DocumentID=gU+ouhyzA78=>

→ **Un programma ambizioso per la tariffazione stradale degli automezzi pesanti incentiverà il trasferimento modale e garantirà che la nuova capacità ferroviaria per il trasporto merci, attualmente in fase di sviluppo nell'ambito della politica TEN-T, sia pienamente sfruttata.**

- Occorre introdurre al più presto pedaggi ambiziosi per creare incentivi trasparenti nel mercato dei trasporti e della logistica e per dare segnali tempestivi agli operatori e ai fornitori di infrastrutture affinché indirizzino i loro investimenti in una direzione sostenibile.

→ **Poiché il Recovery Plan dell'UE è orientato verso il Green Deal, saranno resi disponibili ulteriori fondi – mediante un ambizioso approccio “push” il quadro politico deve fissare paletti adeguati per accelerare la trasformazione.**

- Il contingente di veicoli rimanente sui corridoi alpini deve avvalersi delle migliori tecnologie disponibili, in particolare si dovrebbe promuovere l'uso di veicoli a basse emissioni o a emissioni zero.

→ **Ciò richiede un approccio più ambizioso sulla variazione dei pedaggi, tenendo conto delle specificità delle regioni alpine e osservando il principio di causalità.³**

In generale, sia iMONITRAF! che la CIPRA accolgono con favore l'ultima proposta di compromesso per la direttiva Eurovignetta e concordano sul fatto che gli elementi essenziali di questa proposta vanno nella giusta direzione. **Esortano i decisori politici a livello UE, in particolare la Presidenza tedesca del Consiglio, affinché raggiungano rapidamente un accordo su questo dossier** e forniscano agli Stati membri gli strumenti necessari per un'ulteriore armonizzazione delle rispettive condizioni quadro politiche.

Raccomandazioni specifiche

Inoltre, iMONITRAF! e la CIPRA invitano i responsabili politici dell'UE a tenere conto delle esigenze specifiche del delicato ambiente alpino e delle reti di trasporto transalpino nell'elaborazione delle nuove disposizioni della direttiva:

L'obiettivo del trasferimento modale deve rimanere al centro dell'approccio Eurovignetta

1. Il **sovrapprezzo per le regioni di montagna (art. 7f)** si propone di dare alle regioni alpine la flessibilità necessaria per tenere conto dei maggiori costi infrastrutturali e dei costi esterni nelle regioni di montagna. Solo una maggiorazione dei pedaggi, implementata con un approccio comune sull'intero corridoio transnazionale, può generare realmente ulteriori incentivi per il

³ Con riferimento all'articolo 1, paragrafo 2 del Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi: *Le Parti contraenti si impegnano a sviluppare il settore dei trasporti tenendo conto dei principi di precauzione, prevenzione e causalità.*

trasferimento modale e portare ad una migliore competitività delle soluzioni di trasporto multimodale. Una maggiorazione elevata consente l'allineamento dei pedaggi tra i corridoi alpini ed evita che il traffico di aggiramento provochi inutili emissioni di CO₂⁴.

- **Accogliamo con favore la versione attuale del documento di revisione, che prevede un fattore di correzione fino al 50% per l'implementazione transfrontaliera (art. 7f, 1b).**
2. **L'inclusione dei costi esterni è anche un requisito centrale della Convenzione delle Alpi⁵ per l'attuazione del principio di causalità.** Tuttavia, i costi esterni sono molto più elevati nelle regioni di montagna rispetto alle zone di pianura. Da recenti studi emerge che dovrebbe essere considerato un fattore 4⁶.
- Sosteniamo l'approccio per una tariffazione che tenga conto dei costi esterni dell'ultimo documento. Tuttavia chiediamo un "fattore montagna" più elevato. Il fattore 2 non è sufficiente ai fini dell'internalizzazione, anche tenendo conto di altre esternalità che non vengono prese in considerazione⁷. **Il relativo riferimento nell'allegato IIIB (sotto le tabelle dei valori di riferimento) deve essere portato al "fattore 4".**
 - L'introduzione di una **tassa sulla CO₂ sostiene questo approccio, per cui accogliamo con favore la sua integrazione nell'articolo 7c.**
 - **Accogliamo con grande favore la soppressione della "clausola di deduzione" (in precedenza art. 7f,4).** Abbiamo sempre sostenuto che entrambi gli elementi – sovrapprezzo e costi esterni – devono essere cumulabili.

Un'ambiziosa variazione dei pedaggi può favorire una flotta di veicoli puliti e decarbonizzati da utilizzare nel delicato ambiente alpino

3. Già oggi nel parco veicoli operativo nel traffico transalpino a lunga percorrenza prevalgono i veicoli EURO VI. Al fine di creare incentivi che vadano al di là di questo livello tecnologico, in particolare per incentivare i veicoli a basse emissioni di CO₂, le disposizioni della direttiva Eurovignetta dovrebbero perseguire un approccio ambizioso e allinearsi al quadro europeo per gli

⁴ Un confronto tra le tariffe di pedaggio esistenti sui più importanti corridoi alpini è disponibile su iMONITRAF! Annual Report 2019 (p. 36):

<http://www.imonitraf.org/DesktopModules/ViewDocument.aspx?DocumentID=iPmMdEMqK9A=>
Una valutazione dei diversi scenari per Toll Plus si trova in iMONITRAF! [Toll Plus Update 2019](#).

⁵ Con riferimento al Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi, articolo 3/paragrafo (1)c)aa) *incrementare l'autofinanziabilità del settore dei trasporti e internalizzare i costi esterni;*

⁶ Studio EUSALP "External costs in mountain regions" (2017). Online: <https://www.alpine-region.eu/results/study-external-costs-mountain-areas>

⁷ ad esempio, i costi legati al degrado dell'ambiente naturale e del paesaggio, che sono più pronunciati nelle zone di montagna.

standard di CO₂ e con l'obiettivo generale di decarbonizzare il settore dei trasporti.

- Noi **sosteniamo l'ambizioso approccio dell'attuale proposta di introdurre un nuovo meccanismo di variazione basato sugli standard di CO₂ (art. 7g-a)**. Le proposte attuali dovrebbero essere mantenute. Le disposizioni dovrebbero essere ottimizzate al fine di mantenere gli oneri amministrativi al più basso livello possibile e il meccanismo possa essere attuato al più presto possibile.
- Siamo tuttavia **contrari all'esenzione totale dal pedaggio per gli automezzi pesanti "a zero emissioni"**, come proposto nell'ultimo documento. Per rispettare il principio di causalità, i veicoli a "zero emissioni" non devono contribuire ai soli costi delle infrastrutture, ma devono essere presi in considerazione anche i loro costi esterni: i costi correlati al rumore e i costi di congestione non sono inferiori per i veicoli a "zero emissioni", inoltre occorre considerare anche le emissioni di CO₂ prodotte durante l'intero ciclo di vita. Proponiamo di limitare l'esenzione al 75% rispetto alla classe di emissione di CO₂ Euro 1 o, quantomeno, di garantire che l'esenzione completa terminerà alla fine del 2025 (come previsto nel documento)⁸. Anche un'esenzione del 75%, come previsto nell'attuale documento per i veicoli a emissioni zero a partire dal 2026, dovrebbe essere sufficiente per innescare il cambiamento tecnologico e fornire chiari incentivi all'innovazione.
-

⁸ Il Manuale UE sui costi esterni dei trasporti "EU Handbook on external costs of Transport" (versione 2019) non presenta una tariffazione differenziata per le tecnologie di propulsione a idrogeno ed elettriche. Vengono presentate solo le varie Euroclassi diesel e le tecnologie dei veicoli alimentati a gas naturale. In termini di inquinamento atmosferico, i costi esterni dei veicoli a emissioni zero sono in realtà vicini allo zero, restano tuttavia le restanti emissioni dovute all'abrasione. Tuttavia, i costi correlati al rumore e i costi di congestione sono gli stessi per le nuove tecnologie come per i veicoli esistenti, pertanto il Manuale non fa distinzione tra le categorie di veicoli per questi fattori di costo.