



Documento di posizione della CIPRA sulla modifica della direttiva UE sui costi delle infrastrutture di trasporto / Direttiva Eurovignetta / Eurocharging ¹

Richieste ai ministri europei dei Trasporti, dell'Ambiente e della Salute

La CIPRA, in qualità di organizzazione “ombrello” delle associazioni impegnate nella tutela della natura, dell'ambiente e per la sostenibilità della regione alpina² con oltre 100 organizzazioni associate, sostiene in linea di principio la modifica della direttiva sui costi delle infrastrutture di trasporto (direttiva Eurovignetta/Eurocharging) al fine di ridurre l'impatto sulle persone e la natura, diminuire il volume del traffico e raggiungere l'obiettivo della neutralità climatica. Ritiene inoltre che un ripensamento di fondo della politica dei trasporti sia un'azione necessaria ed urgente

Tre richieste sono per noi di primaria importanza per migliorare la direttiva Eurocharging, in particolare perché devono essere assunte in conformità con gli accordi della Convenzione delle Alpi³ e dei suoi protocolli:

- 1. La direttiva Eurocharging deve includere tutti i costi esterni come base di calcolo (per la salvaguardia dei beni clima, salute umana, natura e acqua)⁴.**
- 2. Occorre confermare la possibilità di applicare maggiorazioni sui pedaggi con effetti diretti di trasferimento modale nelle aree sensibili come le Alpi o nelle regioni densamente popolate, a loro tutela⁵.**
- 3. Il pedaggio deve essere riscosso in funzione dei chilometri percorsi (applicazione del principio “chi inquina paga”)⁶.**

Le nostre ulteriori richieste sono riportate nella sezione “Le nostre richieste”.

1 Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture / Fascicolo interistituzionale: 2017/0114(COD), 22 novembre 2019 (<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14383-2019-INIT/en/pdf>)

2 La CIPRA, fondata nel 1952, è un'organizzazione federale internazionale con sede nel Liechtenstein e con le sue organizzazioni nazionali in Italia, Germania, Francia, Austria, Svizzera e Slovenia (nonché un'organizzazione regionale in Alto Adige), che riunisce oltre 100 organizzazioni impegnate nella tutela della natura, dell'ambiente e per la sostenibilità della regione alpina. Ulteriori informazioni su: www.cipra.org

3 <https://www.alpconv.org/it/home/convenzione/convenzione-quadro/>

4 Secondo la Convenzione delle Alpi, Protocollo Trasporti Art.3/paragrafo 1c/Lett.aa le Parti contraenti si impegnano a “incrementare l'autonomia finanziaria del settore dei trasporti e a internalizzare i costi esterni”.

5 Secondo la Convenzione delle Alpi, Protocollo Trasporti Art.3/paragrafo 12: ...dare un contributo determinante allo sviluppo sostenibile e al miglioramento della qualità della vita e, conseguentemente, alla riduzione dei volumi di traffico, alla gestione dei trasporti in modo ecocompatibile e all'aumento dell'efficacia e dell'efficienza dei sistemi di trasporto esistenti.

6 Secondo il Protocollo Trasporti, art. 1/paragrafo 2: “Le Parti contraenti si impegnano a sviluppare il settore dei trasporti secondo il principio di precauzione, il principio di prevenzione e il principio di causalità”.



Inquadramento generale

Le Alpi sono uno tra gli habitat più sensibili d'Europa. Situate nel cuore dell'Europa. Per questo motivo, il 7.11.1991 è stata istituita la Convenzione delle Alpi per la protezione e lo sviluppo sostenibile di questa regione. Questo trattato è stato firmato dagli otto Stati alpini e dall'Unione Europea.

Le Alpi vengono attraversate dalle più importanti linee di transito, in particolare lungo l'asse nord-sud. Sia la Convenzione quadro⁷ che il Protocollo Trasporti definiscono un quadro di riferimento innovativo. Occorre tenerne conto anche per quanto riguarda l'introduzione della Direttiva Eurocharging.

All'inizio del Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi si afferma che "i trasporti non sono privi di ripercussioni sull'ambiente e che l'impatto ambientale dovuto ai trasporti provoca crescenti oneri e rischi ecologici per la salute e per la sicurezza, i quali richiedono un'azione congiunta".

Nel Preambolo del Protocollo Trasporti (Paragrafo 12), gli Stati contraenti si impegnano esplicitamente a ridurre il traffico "al fine di dare un contributo decisivo allo sviluppo sostenibile e al miglioramento della qualità della vita attraverso il 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".

All'articolo 3/paragrafo 1 del Protocollo Trasporti, le Parti contraenti "si impegnano a tenere conto delle esigenze dell'ambiente attraverso una politica ambientale e dei trasporti concertata e tesa alla riduzione dell'impatto e dei rischi dovuti i trasporti" e in particolare a "incrementare l'autonomia finanziaria del settore dei trasporti e internalizzare i costi esterni" (art. 3/paragrafo 1c/lett. aa).

Inoltre, l'art. 4/paragrafo 1 del Protocollo Trasporti stabilisce che "Le Parti contraenti si impegnano a tenere conto delle finalità stabilite dal presente Protocollo nelle loro altre politiche"

⁷ Art.2/paragrafo 2 Lett.j della Convenzione delle Alpi (Convenzione quadro): Per raggiungere l'obiettivo di cui al paragrafo 1, le Parti contraenti adottano misure adeguate, in particolare nei seguenti settori: trasporti, al fine di ridurre gli effetti negativi e i rischi derivanti dal traffico interalpino e transalpino a un livello che sia tollerabile per l'uomo, la fauna, la flora e i loro habitat, tra l'altro, attuando un più consistente trasferimento su rotaia dei trasporti, in particolare del trasporto merci, soprattutto mediante la creazione di infrastrutture adeguate e di incentivi conformi al mercato, senza discriminazioni sulla base della nazionalità.



Importanza della direttiva Eurovignetta/Eurocharging

Nel percorso verso la sostenibilità (Convenzione delle Alpi) e la neutralità climatica (EU Green Deal), la modifica della direttiva “Eurocharging” sui costi delle infrastrutture di trasporto⁸ è di straordinaria importanza. Ora deve essere migliorata ed entrare in vigore in conformità con le suddette indicazioni della Convenzione delle Alpi, concordate congiuntamente dall’UE e dagli Stati alpini, e con le attuali esigenze di protezione del clima.

Nelle premesse della proposta di modifica della *direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio per la modifica della direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l’uso di talune infrastrutture “Eurocharging” 2017/0114 (COD)*⁹, sono indicate alcune motivazioni per la modifica della direttiva esistente. Ad esempio, il trasporto su strada è identificato come. Fonte di una “*serie di sfide socio-economiche e ambientali (ad esempio in relazione al cambiamento climatico, all’inquinamento atmosferico, al rumore, alla congestione)*”.

La CIPRA – organizzazione internazionale per la protezione delle Alpi – vede nella modifica della direttiva sui costi delle infrastrutture di trasporto una grande opportunità per compiere un importante passo avanti verso la sostenibilità, per la protezione dell’ambiente e della salute della popolazione alpina, nonché per la protezione di una natura unica in Europa e delle sue risorse limitate. La direttiva, inoltre, consente il rispetto e l’effettiva attuazione della Convenzione delle Alpi, per la quale l’UE e gli Stati alpini si sono impegnati fin dal 1991.

I punti di forza della modifica

La CIPRA accoglie con favore gli obiettivi della direttiva Eurocharging che mirano a migliorare la situazione ambientale. In particolare va notato che

... sono concordate regole comuni per i pedaggi in base alla distanza percorsa per i veicoli commerciali di peso superiore a 3,5 t

... gli Stati membri introdurranno un sistema comune/uniforme di pedaggi elettronici e collaboreranno tra loro.

⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32011L0076&qid=1588261742912&from=EN>

⁹ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:ffee0901-462a-11e7-aea8-01aa75ed71a1.0002.02/DOC_1orimat=PDF



I punti deboli della modifica

La modifica della direttiva sulla tariffazione delle infrastrutture di trasporto in discussione presenta purtroppo anche una serie di punti deboli che contraddicono l'obiettivo della sostenibilità e della neutralità climatica.

Mancano infatti affermazioni chiare relative a

... i diritti di transito a tempo (vignette/sistemi di pedaggio) dovrebbero essere sostituiti da **pedaggi in funzione della distanza**.

... i pedaggi dovrebbero includere un **onere per i costi esterni che corrisponda ai costi dell'inquinamento atmosferico e acustico** (internalizzazione dei costi esterni)

... l'impatto sulle persone e la natura ha raggiunto un livello di inquinamento e di danni che rende necessario un rapido ripensamento della politica dei trasporti. **La riduzione dei volumi di traffico nello spazio alpino è un obbligo degli Stati contraenti e dell'Unione Europea¹⁰**.

... altri sistemi di trasporto, come le ferrovie, devono essere utilizzati in misura sempre maggiore per un trasporto più rispettoso dell'ambiente. **Occorre promuovere il trasferimento modale¹¹**.

... la promozione di altri sistemi di trasporto comporterà un ulteriore fabbisogno finanziario, che dovranno essere controbilanciati in particolare da un pedaggio basato sulle prestazioni. **Deve essere reso possibile il finanziamento incrociato / trasversale di sistemi di trasporto ecologici¹²**.

... solo un sistema uniforme di pedaggi e tariffe, indipendentemente dal fatto che si tratti di utenti nazionali o stranieri, porterà ad un'ottimizzazione del flusso di merci dal punto di vista ambientale. **Non ci devono essere privilegi per gli utenti nazionali¹³**.

10 Secondo l'art. 3/paragrafo 2/Lett.b del Protocollo Trasporti "le Parti contraenti si impegnano a sviluppare orientamenti, strategie e misure di carattere nazionale, regionale e locale finalizzate a limitare l'accentuarsi dell'impatto dovuto ai trasporti, adottando una combinazione di strumenti economici e di interventi di pianificazione territoriale e dei trasporti.

Secondo l'art.7/paragrafo 1/Lett.d.del Protocollo Trasporti "le Parti contraenti si impegnano ad attuare una gestione razionale e sicura dei trasporti (...) che (...)sfruttano i potenziali di riduzione del volume di traffico".

11 Secondo la Convenzione quadro art. 2/Lett.j "(...) le Parti contraenti adottano misure adeguate in particolare nei seguenti settori: trasporti (...), tra l'altro, attuando un più consistente trasferimento su rotaia dei trasporti, in particolare del trasporto merci, soprattutto mediante la creazione di infrastrutture adeguate e di incentivi conformi al mercato, senza discriminazioni sulla base della nazionalità".

Secondo l'art. 10.del Protocollo Trasporti, paragrafo 1, ai sensi della Lett. a) "le Parti contraenti sostengono il miglioramento delle infrastrutture ferroviarie attraverso la costruzione e lo sviluppo di grandi assi transalpini, inclusi i relativi raccordi e adeguati terminali"; ai sensi della Lett. d) "le Parti contraenti sostengono i sistemi di trasporto intermodale e lo sviluppo delle ferrovie"; ai sensi della lettera e) "il maggiore utilizzo delle ferrovie".

12 Secondo l'art.10, paragrafo 1/Lett.c del Protocollo Trasporti, "le Parti contraenti (...) sostengono provvedimenti tesi a trasferire sulla rotaia in particolare il trasporto merci a lunga distanza, nonché ad armonizzare maggiormente la tariffazione per l'utilizzo delle infrastrutture di trasporto".

13 Secondo l'art. 2 della Convenzione delle Alpi, Convenzione quadro/Lett.j, "Gli effetti negativi e i rischi del traffico intraalpino e transalpino (...) devono essere ridotti (...), tra l'altro attuando un più consistente trasferimento su rotaia dei trasporti e in particolare del trasporto merci, soprattutto mediante la creazione di infrastrutture adeguate e incentivi conformi al mercato, senza discriminazioni basate sulla nazionalità.



Le nostre richieste per migliorare la direttiva Eurovignetta/Eurocharging

La CIPRA ritiene fondamentali i seguenti elementi della direttiva sui costi delle infrastrutture di trasporto per raggiungere l'obiettivo europeo della neutralità climatica e per proteggere al meglio la popolazione e la natura nelle regioni alpine interessate.

- **La direttiva Eurocharging deve includere tutti i costi esterni (protezione del clima, della salute, della natura, dell'acqua) come base di calcolo**, con
 - Il calcolo dei costi esterni in base a una metodologia da definire.
 - Il cumulo di costi esterni.
- **Il pedaggio deve essere riscosso in funzione dei chilometri percorsi** (applicazione del principio "chi inquina paga").
- **Deve essere stabilito un pedaggio minimo.**
 - Questo può essere aumentato in base al corridoio (ad esempio in aree densamente popolate, in spazi naturali sensibili).
- **La direttiva Eurocharging non deve portare ad un aumento del finanziamento del trasporto su strada. Piuttosto, i sistemi più rispettosi dell'ambiente, come la ferrovia, devono essere sostenuti mediante finanziamenti trasversali.**
 - Il finanziamento trasversale obbligatorio (anche in pianura) di alternative rispettose dell'ambiente (senza costruzione di strade) deve essere previsto dalla direttiva Eurocharging.
 - La percentuale di finanziamenti trasversali alternativi deve essere aumentata annualmente.
- **I pedaggi più elevati non devono essere compensati da pedaggi corrispondentemente più bassi in altri periodi.** Ad esempio, lo spostamento del traffico pesante nelle ore notturne comporta un impatto negativo significativo sulla salute umana (ad esempio per il rumore durante i periodi di riposo).
 - La differenziazione dei prezzi in termini di ubicazione e di tempi può essere accettabile nell'ambito degli obiettivi e degli standard di qualità ambientale¹⁴, ma non deve portare a un aumento del traffico nei corridoi altamente congestionati.
- I cosiddetti sistemi di dosaggio (movimentazione a blocchi di veicoli davanti alle gallerie, movimentazione a blocchi per i camion in Tirolo) favoriscono un traffico scorrevole e portano a minori emissioni inquinanti. La direttiva **Eurocharging deve quindi mantenere i sistemi di dosaggio esistenti** e sostenerli attraverso un'adeguata politica di informazione e l'annuncio tempestivo che un efficace dosaggio del traffico pesante sarà conseguito nei periodi stabiliti attraverso l'aumento dei pedaggi.

¹⁴ Le differenziazioni di prezzo devono sempre avere l'obiettivo di ridurre l'impatto sull'ambiente e di proteggere la salute delle persone. Per le regioni particolarmente sensibili (limiti ecologici, ad esempio le Alpi, gli agglomerati densamente popolati) può quindi esserci una differenziazione di prezzo. In tali aree l'utilizzo deve essere più costoso.



Miglioramenti indispensabili della direttiva Eurovignetta/Eurocharging

Invitiamo i ministri europei dei trasporti, dell'ambiente e della sanità ad esaminare le suddette proposte di miglioramento della direttiva Eurocharging e a procedere almeno ai seguenti tre miglioramenti della direttiva:

- 1. La direttiva Eurocharging deve includere tutti i costi esterni come base di calcolo (per proteggere il clima, la salute umana, la natura e l'acqua.**
- 2. Occorre garantire la possibilità di applicare maggiorazioni di pedaggio aventi effetti diretti di trasferimento modale nelle aree sensibili e nelle regioni densamente popolate, a loro tutela.**
- 3. Il pedaggio deve essere riscosso in funzione dei chilometri percorsi (applicazione del principio "chi inquina paga").**

Queste misure sono conformi agli obblighi della Convenzione delle Alpi per gli Stati contraenti e per l'Unione Europea cofirmataria.

Sono urgentemente necessarie per rafforzare la direttiva sui costi delle infrastrutture di trasporto affinché il traffico di transito alpino contribuisca alla protezione europea del clima nel suo complesso e quindi al benessere delle popolazioni della regione alpina.

La popolazione alpina è fortemente colpita dagli effetti del traffico di transito e dalla crisi climatica. Le misure richieste riguardano tuttavia tutte le cittadine e i cittadini d'Europa e vanno a beneficio della loro salute.

Catharina Conradin
Presidente CIPRA International

Serena Arduino
Vicepresidente CIPRA International

Axel Doering
Presidente CIPRA Germania

Jean Horgues-Debat
Presidente CIPRA Francia



Federica Corrado
Presidente CIPRA Italia

Monika Gstöhl
Rappresentante della CIPRA nel Liechtenstein

Christian Baumgartner
Copresidente CIPRA Austria

Patrik Schönenberger
Presidente CIPRA Svizzera

CIPRA Slovenija
Trubarjeva 50
SI - 1000 LJUBLJANA

Matej Ogrin
Presidente CIPRA Slovenia

Klauspeter Dissinger
Presidente CIPRA Alto Adige