Scheda informativa, 13.03.2026

# Trasporti terrestri

## Di cosa si tratta?

La Svizzera ha investito molto in un'infrastruttura di trasporto efficiente ed è oggi uno snodo stradale e ferroviario centrale dell'asse nord-sud europeo. Con la sua politica di trasferimento del traffico, la Svizzera persegue l'obiettivo strategico di trasferire il maggior volume possibile di traffico merci dalla strada alla rotaia. Inoltre, la partecipazione al mercato dell'UE dei trasporti su strada e su ferrovia è importante per l'economia svizzera e per l'approvvigionamento del Paese. È quindi fondamentale salvaguardare a lungo termine le peculiarità della Svizzera, i risultati finora ottenuti e la partecipazione al mercato dell'UE dei trasporti terrestri.

Questi aspetti vengono disciplinati nell'Accordo sui trasporti terrestri con l'UE. L'Accordo sui trasporti terrestri riguarda essenzialmente il trasporto internazionale di passeggeri e merci, sia su strada che su ferrovia. Il trasporto nazionale (a lunga distanza, regionale e locale) non rientra in questa categoria. L'Accordo consente di coordinare la politica dei trasporti con l'UE e definisce per esempio norme tecniche comuni nonché disposizioni sociali e in materia di immatricolazione.

Inoltre, l'Accordo garantisce alla Svizzera importanti deroghe, come il divieto per gli autocarri di circolare la notte e la domenica e la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP). Quest'ultima concorre al trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia, come sancito nella Costituzione federale, ed è importante per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria.

## Principi di base

*Norme in materia di aiuti di Stato*

Il trasporto pubblico nazionale («*service public*») è esente da tali norme. Di conseguenza il suo collaudato finanziamento rimane invariato (cfr. scheda informativa *Aiuti di Stato*).

L'esito dei negoziati prevede le seguenti, importanti eccezioni al recepimento dinamico del diritto dell'UE nel campo d'applicazione dell'Accordo sui trasporti terrestri.

*Apertura del trasporto ferroviario internazionale di viaggiatori*

In futuro, le imprese ferroviarie dell'UE potranno gestire autonomamente i collegamenti ferroviari transfrontalieri verso la Svizzera. Al contempo anche le imprese svizzere potranno offrire autonomamente collegamenti internazionali all'estero. Tuttavia, l'apertura avverrà in maniera controllata affinché gli importanti risultati ottenuti dal sistema di trasporto pubblico svizzero restino tutelati.

- Le imprese ferroviarie dell'UE devono rispettare le condizioni salariali e lavorative svizzere per le loro attività in territorio elvetico.
- La priorità dell'orario cadenzato svizzero è garantita. Le imprese ferroviarie dell'UE possono offrire collegamenti internazionali verso la Svizzera solo se sono disponibili capacità (tracce) per il tratto svizzero. Il traffico nazionale a orario cadenzato dei treni passeggeri e il traffico nazionale dei treni merci hanno la priorità, le loro tracce sono garantite. In cambio, anche gli Stati membri dell'UE possono dare alle loro imprese la priorità sulle loro reti, se le imprese svizzere vogliono fornire proprie offerte nell'UE.

- Nel processo di definizione dell'orario annuale, il trasporto internazionale di passeggeri viene considerato prioritario nell'assegnazione della capacità residua in termini di tracce in Svizzera. Questa priorità è sancita a livello di legge.
- L'assegnazione delle tracce rimane in mano alla Svizzera e la cooperazione nel trasporto ferroviario internazionale di passeggeri (ad es. le FFS con DB, SNCF o Trenitalia) è ancora possibile senza restrizioni.
- Le imprese ferroviarie dell'UE che, come scopo secondario di un collegamento internazionale, effettuano trasporti anche in territorio svizzero (cabotaggio) potranno essere obbligate ad adottare il sistema tariffario svizzero. Devono riconoscere, ad esempio, l'abbonamento generale e il metà-prezzo.

*Ulteriori eccezioni nel trasporto pubblico*

- Nel trasporto ferroviario è stato possibile salvaguardare dal punto di vista giuridico gli strumenti elvetici per la pianificazione e la garanzia delle tracce (programma di utilizzazione della rete / piani di utilizzazione della rete). Si tratta di strumenti di pianificazione con cui è possibile riservare tracce per le esigenze nazionali nel lungo periodo, assicurando in futuro anche al traffico merci un numero sufficiente di tracce garantite.
- Inoltre si è riusciti a garantire che la Svizzera possa continuare ad assegnare direttamente offerte ferroviarie internazionali senza dover indire gare pubbliche, a differenza di quanto previsto dalle norme in vigore nell'UE.

*Traffico stradale transfrontaliero*

L'esito dei negoziati permette di tutelare anche una serie di aspetti del traffico stradale, che sono dunque esclusi dal recepimento dinamico del diritto.

- In Svizzera il peso massimo autorizzato per i veicoli pesanti continuerà a essere di 40 tonnellate; ciò non cambierebbe neanche se i cosiddetti gigaliner (fino a 60 t) venissero autorizzati nell'UE.
- Nel trasporto stradale commerciale, i veicoli immatricolati all'estero potranno continuare a offrire solo trasporti internazionali di passeggeri e merci e non trasporti in cui sia il luogo di partenza sia quello di destinazione sono in Svizzera (divieto di cabotaggio).
- Sarà mantenuto il divieto per i veicoli pesanti di circolare la notte e di domenica.
- L'attuazione della disposizione costituzionale sull'Iniziativa delle Alpi resta invariata (nessun aumento della capacità stradale attraverso le Alpi).
- L'UE accetta la TTPCP con tariffe massime definite. Inoltre la Svizzera può ora sviluppare ulteriormente la TTPCP senza che sia necessario adeguare l'Accordo sui trasporti terrestri. In tal modo viene rafforzata la politica di trasferimento del traffico.

Le modifiche all'Accordo sui trasporti terrestri consentono una cooperazione intensa e garantita a lungo termine tra la Svizzera e l'Agenzia ferroviaria europea (European Union Agency for Railway, ERA). La Svizzera può quindi assumere un ruolo attivo nel plasmare il panorama ferroviario europeo.

## Attuazione in Svizzera

La Confederazione sta elaborando un'istruzione per garantire che i fornitori di trasporti ferroviari internazionali di passeggeri rispettino gli standard sociali applicabili in Svizzera sui tratti in territorio elvetico. Tutto ciò avviene con lo stretto coinvolgimento dei sindacati e delle associazioni dei lavoratori del settore del trasporto pubblico. I principi dell'istruzione sugli standard sociali e una delega per l'istruzione al DATEC saranno implementati nell'ambito dell'attuazione del pacchetto Svizzera–UE (Bilaterali III) a livello di ordinanza (ordinanza del 4 novembre 2009 sul trasporto di viaggiatori, OTV, RS 745.11).

L'istruzione fungerà da parametro di riferimento per l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) al fine di valutare la conformità agli standard sociali usuali nel settore in occasione dell'esame di

domande di concessione e di autorizzazione. Tra le prescrizioni rientrano il rispetto della legge sulla durata del lavoro e dei salari usuali nel settore, nonché prestazioni sociali e assicurative.

Per attuare le modifiche all'Accordo sui trasporti terrestri sono necessari alcuni adeguamenti della legge federale sulle ferrovie e della legge sul trasporto di viaggiatori. Ad esempio, l'autorità svizzera di regolamentazione del traffico ferroviario (ComFerr) sarà autorizzata a verificare, su richiesta delle autorità committenti (UFT e Cantoni) o di un'impresa ferroviaria interessata, se la finalità principale di un'offerta ferroviaria transfrontaliera fornita da un'impresa ferroviaria dell'UE sia effettivamente il trasporto internazionale di passeggeri e non il trasporto nazionale.

## Rilevanza per la Svizzera

L'Accordo garantisce alle imprese svizzere l'importante integrazione e partecipazione al mercato dell'UE dei trasporti su strada e su ferrovia. Il trasporto transfrontaliero si svolge secondo regole uniformi e senza discontinuità.

La prevista apertura del trasporto ferroviario internazionale di passeggeri, come convenuto nella soluzione negoziata, avverrà nel rispetto di condizioni quadro definite, in modo da non compromettere l'alta qualità del sistema di trasporto pubblico svizzero. Al contempo, l'apertura creerà le condizioni affinché i clienti possano beneficiare di offerte supplementari nel trasporto internazionale.

Sarà possibile sviluppare continuamente e adeguare alle esigenze future le relazioni tra la Svizzera e l'UE nel settore dei trasporti terrestri. Allo stesso tempo saranno salvaguardati a lungo termine gli importanti risultati ottenuti dalla Svizzera nel settore del trasporto pubblico e la politica di trasferimento del traffico sancita dalla Costituzione.

## In concreto

- **Ulteriori collegamenti ferroviari:** due studentesse bernesi stanno programmando da tempo una gita a Monaco di Baviera. Siccome per loro prendere l'aereo è fuori discussione, acquistano un biglietto tramite Cheaptrain, un'impresa ferroviaria con sede in Germania che da poco offre la tratta Berna–Monaco. Il treno parte in tarda serata, poiché durante il giorno la rete ferroviaria svizzera è già fortemente sollecitata. Le ragazze arrivano a Monaco solo dopo mezzanotte, ma il viaggio è economico e sul tratto svizzero è valido il biglietto metà-prezzo.