

Regione Lombardia - Regione Piemonte

Progetto SWITCH – Attività 1.1

Rapporto sulla normativa trasportistica e
doganale Italia-Svizzera

AUTORI:

TRT TRASPORTI E TERRITORIO

FONDAZIONE LINKS

30 OTTOBRE 2025

INDICE

1	INTRODUZIONE	3
1.1	OBIETTIVO DEL RAPPORTO	3
1.2	IMPORTANZA DELL'INTERMODALITÀ NEL CONTESTO EUROPEO E TRANSFRONTALIERO	3
2	NORMATIVA SUL TRASPORTO MERCI ITALIA-SVIZZERA	7
2.1	LA NORMATIVA TRASPORTISTICA IN ITALIA	7
2.1.1	Trasporto stradale	7
2.1.2	Trasporto ferroviario	9
2.2	GLI STRUMENTI ADOTTATI A LIVELLO REGIONALE	9
2.2.1	Regione Lombardia	9
2.2.2	Regione Piemonte	11
2.3	FOCUS SUI SISTEMI NORMATIVI CHE REGOLANO LE AUTORIZZAZIONI PER LE ABILITAZIONI DEL PERSONALE DI CONDOTTA IN ITALIA	12
2.4	FOCUS SUI SISTEMI NORMATIVI CHE REGOLANO LE AUTORIZZAZIONI PER LE ABILITAZIONI DEL MATERIALE ROTABILE IN ITALIA	14
2.5	LA NORMATIVA TRASPORTISTICA IN SVIZZERA	14
2.5.1	Trasporto stradale	14
2.5.2	Trasporto ferroviario	17
2.6	GLI STRUMENTI ADOTTATI A LIVELLO CANTONALE	20
2.6.1	Canton Ticino	20
2.6.2	Canton Vallese	22
2.7	FOCUS SUI SISTEMI NORMATIVI CHE REGOLANO LE AUTORIZZAZIONI PER LE ABILITAZIONI DEL PERSONALE DI CONDOTTA IN SVIZZERA	22
2.8	FOCUS SUI SISTEMI NORMATIVI CHE REGOLANO LE AUTORIZZAZIONI PER LE ABILITAZIONI DEL MATERIALE ROTABILE IN SVIZZERA	24
2.9	FOCUS SUI SISTEMI NORMATIVI CHE REGOLANO LE AUTORIZZAZIONI PER LE ABILITAZIONI DEL PERSONALE DI CONDOTTA NEI TERRITORI DI CONFINE	24
2.10	FOCUS SUI SISTEMI NORMATIVI CHE REGOLANO LE AUTORIZZAZIONI PER LE ABILITAZIONI DEL MATERIALE ROTABILE NEI TERRITORI DI CONFINE	26
3	NORMATIVA DOGANALE ITALIA-SVIZZERA	27
3.1	PROCEDURE DOGANALI IN ITALIA	28
3.2	PROCEDURE DOGANALI IN SVIZZERA	29
3.3	PROCEDURE DOGANALI PER TRANSITO ATTRAVERSO LA SVIZZERA	30
3.4	CRITICITÀ OPERATIVE DELLE PROCEDURE DOGANALI	30
3.5	PROPOSTE DI ARMONIZZAZIONE DELLE PROCEDURE DOGANALI	31
3.5.1	Electronic Freight Transport Information (eFTI)	32
3.5.2	Programma di trasformazione DaziT	33
4	CONCLUSIONI	34
4.1	PUNTI DI FORZA E DEBOLEZZA DELLA NORMATIVA TRASPORTISTICA ITALIANA	34
4.1.1	Punti di forza	34

4.1.2	<i>Punti di debolezza</i>	34
4.2	PUNTI DI FORZA E DEBOLEZZA DELLA NORMATIVA TRASPORTISTICA SVIZZERA	35
4.2.1	<i>Punti di forza</i>	35
4.2.2	<i>Punti di debolezza</i>	35
4.3	PUNTI DI FORZA E DEBOLEZZA DELLA NORMATIVA DOGANALE	36
4.3.1	<i>Punti di forza</i>	36
4.3.2	<i>Punti di debolezza</i>	36

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1-1: Schema semplificato di trasporto intermodale strada-rotaia	3
Figura 1-2: Andamento del PIL EU27 e del volume merci transalpino a partire dal 1999	4
Figura 2-1: Schema semplificato del PTR della Lombardia	10
Figura 4-1: Principali criticità emerse dall'analisi della normativa sul trasporto merci in Italia	34
Figura 4-2: Principali criticità emerse dall'analisi della normativa sul trasporto merci in Svizzera	35
Figura 4-3: Principali criticità emerse dall'analisi della normativa e delle procedure doganali italiane e svizzere	36

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1-1: Iniziative europee a favore dello sviluppo del trasporto intermodale	6
Tabella 2-1: Selezione delle norme italiane sul trasporto stradale	8
Tabella 2-2: Selezione delle norme italiane sul trasporto ferroviario	9
Tabella 2-3: Selezione delle norme svizzere sul trasporto stradale	17
Tabella 2-4: selezione delle norme svizzere sul trasporto ferroviario	20
Tabella 2-5: Elementi comuni relativi ai sistemi normativi, autorizzazioni e abilitazioni personale di condotta in Francia, Austria, Germania e Slovenia	25
Tabella 3-1: selezione delle normative doganali Italia-Svizzera	28
Tabella 3-2: criticità delle procedure doganali tra Italia e Svizzera	31

1 Introduzione

1.1 Obiettivo del rapporto

Il rapporto ha l'obiettivo di analizzare la normativa italiana e svizzera in materia di trasporto merci e aspetti doganali, sia a livello nazionale che transnazionale. Il progetto SWITCH, la cui area di programma è rappresentata dai territori italiano e svizzero, nasce con l'intento di affrontare le minacce del cambiamento climatico che incombono nei territori dell'area alpina. In questo contesto, una delle priorità è la riduzione della congestione ai valichi transfrontalieri alpini. Per raggiungere questo obiettivo, è fondamentale potenziare l'intermodalità che permetterebbe di ridurre il traffico generato dai mezzi pesanti a vantaggio della ferrovia, notoriamente più sostenibile da un punto di vista ambientale.

Il presente documento recepisce ed integra gli approfondimenti normativi già effettuati con il precedente progetto GETRI.

1.2 Importanza dell'intermodalità nel contesto europeo e transfrontaliero

Il trasporto intermodale è definito come un trasporto multimodale (con più di un modo di trasporto coinvolto) che avviene senza rottura di carico per mezzo di un'unica unità di trasporto intermodale. Secondo la definizione UN/ECE¹ il trasporto combinato viene invece definito come "il trasporto intermodale, in cui la maggior parte del tragitto [...] si effettua per ferrovia, vie navigabili o per mare, mentre i percorsi iniziali e/o terminali, i più corti possibili, sono realizzati su strada". D'ora in avanti si fa quindi riferimento al trasporto intermodale alla pari del trasporto combinato, visto l'obiettivo del progetto centrato sull'intermodalità strada-ferro.

Figura 1-1: Schema semplificato di trasporto intermodale strada-rotaia



Il trasporto intermodale permette in linea generale di raggiungere numerosi vantaggi. Tra questi, può:

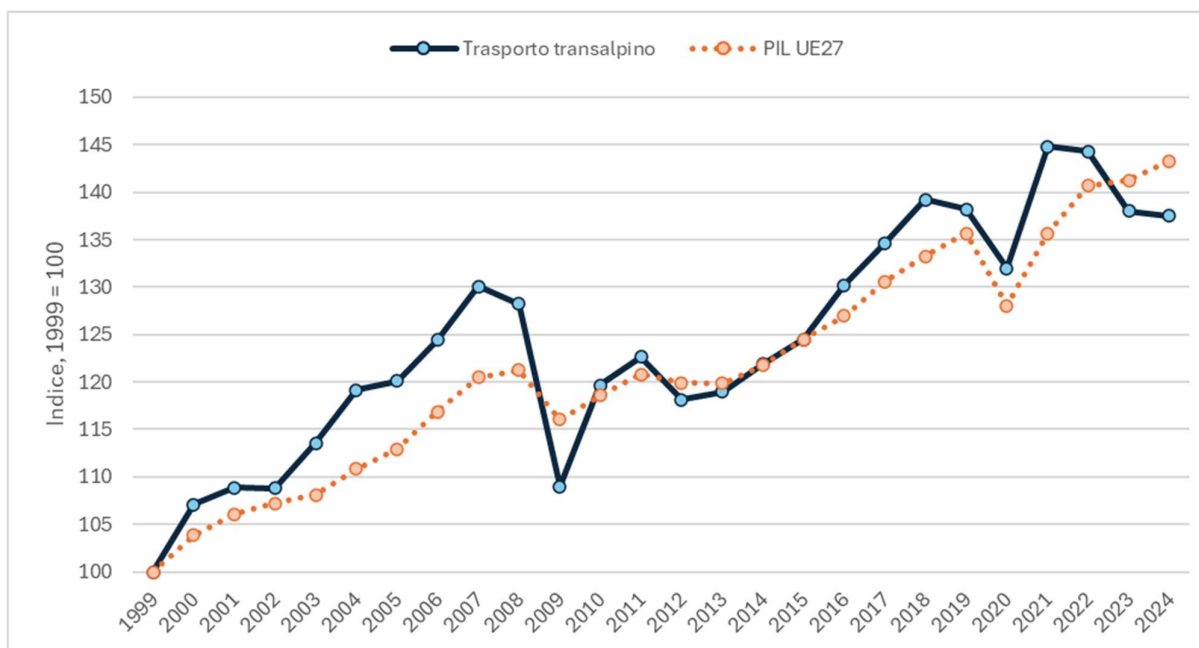
- incrementare l'efficienza del trasporto, in quanto vengono massimizzati i benefici dei diversi mezzi di trasporto utilizzati, quali la capienza del treno e la flessibilità del trasporto su strada;
- raggiungere la sostenibilità ambientale del trasporto che è uno dei cavalli di battaglia dell'intermodalità. Il ricorso, infatti, del trasporto via strada esclusivamente nel primo e ultimo miglio permette una considerevole riduzione delle emissioni di CO₂.

Tra gli atti giuridici che disciplinano il trasporto merci internazionale in ambito europeo si annovera la **Direttiva 92/106/CEE** del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri. La direttiva copre tutti i flussi di trasporto intermodale transfrontaliero, a meno che non attraversino un confine con un paese terzo, non appartenente all'Unione Europea. Gli Stati membri rimangono invece responsabili del recepimento delle direttive UE relative ai trasporti e dell'attuazione dei regolamenti UE.

¹ Acronimo di Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite (in inglese, United Nations Economic Commission for Europe)

Tale quadro normativo si inserisce in un contesto in cui trasporti ed economia, indipendentemente dal tipo di trasporto, risultano strettamente interconnessi, come evidenziato dalla seguente figura. Essa riporta l'indicizzazione del PIL Europeo (EU27) e del trasporto merci transalpino con base 100 nel 1999, mostrando come le tendenze economiche europee si riflettano nell'evoluzione dei volumi di trasporto transalpino. A partire dal 2021, tuttavia, la tendenza reciproca tra PIL e volumi di trasporto si è invertita rispetto agli anni precedenti.

Figura 1-2: Andamento del PIL EU27 e del volume merci transalpino a partire dal 1999



Il settore dei trasporti è, tuttavia, responsabile di circa un quarto (26%) delle emissioni di gas a effetto serra in Europa. Circa tre quarti (73%) delle emissioni generate dai trasporti sono da imputare al trasporto stradale e circa un quarto (28%) di queste dipendono dalla circolazione di mezzi pesanti (e bus)².

Il settore del trasporto ha quindi un impatto da non sottovalutare in termini ambientali. Una sua riduzione è possibile grazie ad una maggiore incentivazione del trasporto intermodale, come espresso dalla Commissione Europea nel 2011 tramite la redazione del **Libro Bianco dei Trasporti**. Al punto 2.1 del documento viene posto come target quello della “crescita dei trasporti e sostegno alla mobilità con un obiettivo di riduzione delle emissioni del 60%” entro il 2050, rispetto ai valori del 1999. Tali azioni non sono praticabili con la pura riduzione della mobilità, in quanto non praticabile essa stessa, ma tramite l’affermazione di nuove modalità di trasporto che permettano di condurre a destinazione volumi superiori di merce e in cui il trasporto individuale sia riservato agli ultimi chilometri di una tratta ed effettuato, possibilmente, con veicoli poco o per nulla inquinanti. Tali obiettivi risultano in linea con la definizione di trasporto intermodale.

L’obiettivo di riduzione delle emissioni di gas serra generate dai trasporti è posto al 90% per il 2050 nel **Green Deal** Europeo, documento strategico del 2019 della Commissione Europea. Nel documento si pone l’obiettivo di trasferire alle ferrovie e alle vie navigabili interne una parte sostanziale del 75% dei trasporti interni di merci che ogg avviene su strada.

Come promesso nella documentazione del Green Deal, nel 2020 la Commissione Europea ha pubblicato la **Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente**. Tra le iniziative che il testo si pone vi è quella di rendere

² 2024_EU Transport in figures_European Commission

più ecologico il trasporto merci in Europa, in primis tramite una sostanziale riforma dell'attuale quadro normativo del trasporto intermodale, come la direttiva sui trasporti combinati, unitamente all'introduzione di incentivi economici sia per le operazioni che per le infrastrutture. I meccanismi di incentivazione dovrebbero basarsi su un monitoraggio imparziale delle prestazioni, secondo un quadro europeo atto a misurare le emissioni dei trasporti e della logistica. Con particolare riferimento al trasporto ferroviario merci, il documento afferma che questo ha bisogno di essere notevolmente incrementato attraverso un aumento delle capacità, il rafforzamento del coordinamento e della cooperazione transfrontalieri tra i gestori delle infrastrutture ferroviarie, una migliore gestione globale della rete ferroviaria e la diffusione di nuove tecnologie, quali l'accoppiamento digitale e l'automazione.

Sempre a livello europeo e in linea con gli obiettivi del Green Deal, si pone il **NextGenerationEU**. Il programma di incentivi di tale iniziativa europea è stato proposto dalla Commissione Europea nel maggio del 2020. Il sistema si basa su una serie di prestiti e sovvenzioni concessi agli Stati membri come incentivo su una serie di settori critici, tra cui quello della transizione verde e della mobilità sostenibile. In questo contesto rientrano una serie di investimenti volti all'incentivazione dello shift modale dalla strada alla rotaia. Gli investimenti del NextGenerationEU si evidenziano a livello nazionale nei rispettivi piani nazionali per la ripresa e la resilienza dei singoli paesi.

Di più recente realizzazione è l'adozione del **Regolamento (EU) 2024/1679**, avvenuta il 13 giugno 2024. Tale documento definisce gli orientamenti dell'Unione Europea per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) riferendosi a tutte le modalità di trasporto. L'obiettivo del regolamento è, in sintesi, quello di contribuire a:

- decarbonizzare i trasporti;
- realizzare una rete multimodale e interoperabile su tutto il continente;
- aumentare la resilienza delle infrastrutture;
- incrementare la digitalizzazione e l'automazione;
- migliorare l'efficienza degli strumenti di governance della rete TEN-T.

Rispetto al precedente Regolamento (EU) 1315/2013, abrogato con l'entrata in vigore del nuovo, si annovera l'introduzione di un terzo livello dell'articolazione della rete TEN-T, in aggiunta ai già presenti Rete Centrale (Core Network) e Rete Globale (Comprehensive Network): la Rete Centrale Estesa (Extended Core Network). La Rete Centrale Estesa presenta l'obiettivo di colmare le lacune nei collegamenti strategici e di anticipare il completamento di progetti su larga scala, principalmente transfrontalieri, come i collegamenti ferroviari mancanti entro il 2040.

I nuovi requisiti infrastrutturali e le nuove priorità operative introdotte dal Regolamento (EU) 2024/1679 per quanto concerne il trasporto ferroviario riguardano:

- nuovi limiti di velocità passeggeri per la rete centrale e centrale estesa;
- nuove indicazioni sulla sagoma limite per il trasporto di semirimorchi;
- l'integrazione del requisito della lunghezza treno a 740 metri con la previsione di una offerta minima di tracce a 740 metri sulle linee merci a semplice e doppio binario;
- l'implementazione dell'ERTMS sull'intera rete TEN-T;
- definizioni di nuovi tempi di attesa medi massimi alle frontiere e ritardi massimi ammessi.

In merito all'intermodalità rientra l'incremento della capacità e del numero dei terminali logistici, in modo tale da adattarsi alle previsioni della domanda di traffico per i prossimi decenni.

Tra le novità che riguardano l'infrastruttura stradale si individua:

- la necessità che le infrastrutture dedite ai carburanti alternativi siano distribuite sulla rete stradale in conformità con il Regolamento (EU) 2023/1804, che abroga la Direttiva 2014/94/UE;
- la necessità lungo la rete globale di installare sistemi di pesatura in movimento in media ogni 300 km sulla rete di uno Stato membro;
- l'implementazione o l'uso di mezzi volti a rilevare eventi o condizioni relativi alla sicurezza nonché la raccolta di dati pertinenti sul traffico stradale.

Nel luglio 2020 vi è stata l'adozione del Mobility Package, con entrata in vigore delle varie disposizioni a partire dal 2022. Questo presuppone una serie di direttive e regolamenti di riforma al fine di migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti, garantire concorrenza tra le imprese e promuovere la sostenibilità ambientale. Tra i principali regolamenti e direttive che fanno parte del Mobility Package si menzionano il Regolamento (UE) 1054/2020, il Regolamento (UE) 1055/2020, il Regolamento (UE) 1056/2020, la Direttiva (UE) 2020/1057 e la Direttiva (UE) 2022/738.

Tabella 1-1: Iniziative europee a favore dello sviluppo del trasporto intermodale

Iniziativa	Anno	Contenuti principali
Direttiva 92/106/CEE	1992	Norme comuni per trasporto combinato di merci tra Stati membri
Libro Bianco dei Trasporti	2011	Obiettivi di sostenibilità ambientale dei trasporti
Green Deal EU	2019	Riduzione emissioni di gas a effetto serra
Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente	2020	Riforma del meccanismo di incentivazione del trasporto intermodale
NextGenerationEU	2020	Incentivi e sovvenzioni agli Stati membri su transizione verde e mobilità sostenibile
Mobility Package	Dal 2020	Condizioni lavoro conducenti, concorrenza, sostenibilità ambientale
Regolamento (EU) 2024/1679	2024	Sviluppo della Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T)

2 Normativa sul trasporto merci Italia-Svizzera

Prima di delineare il quadro delle normative italiana e svizzera relative al trasporto merci, è opportuno menzionare l'accordo conclusosi il 21 giugno del 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità Europea sul trasporto merci (e passeggeri) su strada e ferrovia, ed entrato in vigore il 1° giugno 2022. Il documento punta a stimolare le parti contraenti a sviluppare una politica coordinata del trasporto delle merci (e dei passeggeri), col fine di associare l'efficienza dei sistemi di trasporto alla tutela dell'ambiente, garantendo così una mobilità sostenibile. L'importanza dell'accordo sta nell'obiettivo di liberalizzare l'accesso delle parti contraenti ai rispettivi mercati del trasporto stradale e ferroviario.

2.1 La normativa trasportistica in Italia

L'articolo 120 del Titolo V della Costituzione argomenta brevemente in merito al trasporto merci nel territorio nazionale, ponendosi come linea guida generale per la libera circolazione delle merci sul territorio nazionale. Esso recita che "la regione non può istituire dazi di importazione o esportazione o transito tra le Regioni, né adottare provvedimenti che ostacolino in qualsiasi modo la libera circolazione delle persone e delle cose tra le Regioni".

A livello governativo, a intervenire sulle tematiche di trasporto è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ad esso sottostà ANSFISA (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali), nata nel 2018, che norma in materia di trasporto. L'agenzia si pone come punto di riferimento nazionale della sicurezza e vigilanza delle infrastrutture ferroviarie, stradali e autostradali e sugli impianti fissi in Italia. Oltre alle attività di regolamentazione normativa già menzionate, si occupa di pianificazione e sviluppo del monitoraggio, che si affiancano all'attività operativa di controllo che svolge sul campo.

2.1.1 Trasporto stradale

La **legge n. 298 del 1974** (con rispettivo regolamento – D.P.R. n. 783/77) è uno dei primi regolamenti dell'autotrasporto in Italia. Grazie ad essa vi è stata l'istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori per conto di terzi, la loro disciplina e l'istituzione di un sistema tariffario a forcilla per i trasporti merci su strada. Il sistema tariffario a forcilla permetteva di regolarizzare i costi del trasporto, vista la definizione di un limite minimo e di uno massimo per i prezzi di trasporto nei contratti stipulati tra cliente e fornitore del servizio.

Il regolamento della circolazione dei veicoli industriali, inclusi i limiti di peso e le dimensioni, avviene per opera del **Codice della Strada (Decreto Legislativo n. 285 del 1992)**. In esso i veicoli destinati al trasporto di merci vengono attribuiti alla categoria N e i rimorchi e semirimorchi alla categoria O. L'articolo 61 definisce la sagoma limite di questi veicoli. Gli autoarticolati non devono eccedere la lunghezza totale, compresi gli organi di traino, di 18,75 metri, ferma restando l'idoneità certificata dei rimorchi, o delle unità di carico ivi caricate, al trasporto intermodale strada-rotaia e strada-mare e, sempre che siano rispettati gli altri limiti stabiliti nel regolamento. Gli autotreni non devono eccedere la lunghezza massima di 18,75 metri in conformità alle prescrizioni tecniche stabilite dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'articolo 62 definisce la massa limite di suddetti veicoli. La massa complessiva di un autotreno a tre assi non può superare 30 tonnellate, quella di un autotreno e di un autoarticolato non può superare 40 tonnellate se a quattro assi e 44 tonnellate se a cinque o più assi.

Il **Decreto Legislativo n. 395 del 2000**, modificato poi dal **Decreto Legislativo n. 478 del 2001**, consiste nell'attuazione della direttiva del Consiglio dell'Unione Europea n. 98/76/CE del 1° ottobre 1998 (modificativa della direttiva n. 96/26/CE del 29 aprile 1996) riguardante l'accesso alla professione di trasportatore di merci su strada. Esso definisce i requisiti necessari, e le condizioni di perdita di tali requisiti, per lo svolgimento della professione di trasportatore su strada sia in ambito nazionale che internazionale.

Il **Decreto Legislativo n. 286 del 2005** costituisce una importante riforma dell'autotrasporto in Italia. Tale decreto è stato aggiornato diverse volte negli anni (2010, 2013, 2014, 2020, 2024 e, infine, 2025 [Decreto-

legge n. 73 del 21/05/2025]). L’oggetto del decreto è l’istituzione di disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell’esercizio dell’attività di autotrasportatore, tramite l’abrogazione delle tariffe obbligatorie a forcella di cui alla legge n. 298 del 1974. Il nuovo decreto legislativo ha istituito la libera contrattazione delle parti che stipulano il contratto di trasporto nella definizione dei corrispettivi per i servizi di trasporto merci su strada. L’ultimo aggiornamento del 2025 ha riguardato la disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e scarico, con la definizione di un periodo di franchigia pari a novanta minuti per ciascuna operazione di carico e scarico della merce.

La **legge n. 221 del 2012** ha istituito obblighi in materia di sicurezza stradale per il mondo dell’autotrasporto, tramite l’utilizzo di dispositivi di sicurezza nei mezzi, per conducenti e passeggeri, e rispetto di limiti di velocità specifici.

La **legge n. 128 del 2013** ha istituito il Registro Nazionale degli operatori di trasporto, recante informazioni su tutti gli operatori del settore, con indicazione delle licenze, dei veicoli adoperati e delle autorizzazioni di cui dispongono.

A regolare il cabotaggio, ovvero l’attività di trasporto nazionale di merci su strada svolta, a titolo temporaneo, nello stato ospitante da parte di un trasportatore non residente sul territorio di un altro Stato membro della UE, ci pensano il Codice della Strada e il Codice dei Trasporti, assieme al recente **Decreto legislativo n. 27/2023**. Questi attuano il Regolamento (CE) n. 1072/2009 e le sue più recenti modificazioni della Direttiva UE 2020/1057. Sulla base dell’ultimo decreto legge del 2023 “il trasportatore che distacca lavoratori in Italia nell’ambito di una prestazione di servizi ha l’obbligo di trasmettere una dichiarazione di distacco al più tardi all’inizio del distacco, attraverso il sistema di interfaccia pubblico connesso all’IMI (Internal Market Information)”, con precisa indicazione del tipo di trasporto che viene effettuato (se trasporto di merci, trasporto di passeggeri, trasporto internazionale o trasporto di cabotaggio).

Anche il **Decreto Legislativo n. 77** del 21 maggio 2025 recepisce la Direttiva (EU) n. 1057 del 2020 sul distacco dei conducenti nel trasporto su strada. A tal fine afferma l’obbligatorietà per il trasportatore di assicurare che il conducente abbia a disposizione le registrazioni del tachigrafo, in particolare i simboli degli Stati membri in cui il conducente sia stato presente al momento di effettuare operazioni di trasporto internazionale su strada o di cabotaggio. L’utilizzo del tachigrafo si pone funzionale alla verifica del rispetto dei tempi di guida e di riposo. Il Decreto Legislativo n. 77 del 2025 introduce una nuova classificazione delle infrazioni relative a tempi di guida e riposo, classificandole in una scala da “infrazione minore” a “infrazione più grave”. La normativa di riferimento sui tempi di guida e riposo su scala europea è il Regolamento (CE) n. 561 del 2006.

Tabella 2-1: Selezione delle norme italiane sul trasporto stradale

Normativa	Anno	Contenuti principali
Legge n. 298 del 1974	1974	Albo nazionale autotrasporto e sistema tariffario a forcella
D.Lgs. n. 285 del 1992	1992	Codice della Strada e regolamentazione limiti di peso e dimensioni dei mezzi pesanti
D.Lgs. n. 478 del 2001	2001	Accesso alla professione di trasportatore di merci su strada
D.Lgs. n. 286 del 2005	2005	Liberalizzazione regolata dell’autotrasporto
Legge n. 221 del 2012	2012	Sicurezza stradale nell’autotrasporto
Legge n. 128 del 2013	2013	Registro Nazionale degli operatori di trasporto

Normativa	Anno	Contenuti principali
D. Lgs. n. 27 del 2023	2023	Cabotaggio
D.Lgs. n. 77 del 2025	2025	Distacco dei conducenti nel trasporto stradale

2.1.2 Trasporto ferroviario

La legislazione italiana promuove la realizzazione di nuove infrastrutture per il trasporto combinato o il potenziamento di quelle già esistenti. Tuttavia, si concentra maggiormente sull’incentivazione del trasporto ferroviario delle merci tramite sussidi alle imprese ferroviarie.

Il **decreto-legge n. 50 del 2021** relativo al Fondo complementare al PNRR assegna al MIT 30 milioni di euro per la sistemazione di 60 km di raccordi ferroviari (su un totale di 200 milioni di euro per interventi di rinnovo del materiale rotabile nonché delle infrastrutture di supporto al trasferimento di merci su ferrovia). Sono inoltre previste risorse pari a 250 milioni di euro per la realizzazione di connessioni di ultimo miglio con i porti di Venezia, Trieste, Civitavecchia, Ancona, Napoli e Salerno.

La normativa italiana si serve ormai dal 2016 del cosiddetto “**Ferrobonus**” quale incentivo, erogato dal MIT, per stimolare la domanda di servizi di trasporto ferroviario delle merci. Le imprese utenti di servizi ferroviari e gli MTO (questi ultimi a loro volta ribaltano parte del contributo alla clientela) che acquistano treni completi dalle imprese ferroviarie possono usufruire dell’incentivo, calcolato sulla base dei treni*km prodotti sul territorio nazionale in un anno.

Attualmente vige la disciplina di riferimento contenuta nel Decreto interministeriale n. 134 del 2023, definito “**Ferrobonus 2023-2026**”. Il piano prevede una spesa di 22 milioni l’anno per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026. La prima annualità della misura è disciplinata dal Decreto Direttoriale n. 33 del 2023 che sancisce che il diritto al contributo verrà comprovato a consuntivo del periodo di dodici mesi di riferimento (dal 21 ottobre 2023 al 20 ottobre 2024), in ragione dei treni*km effettuati. Il pagamento del contributo spettante verrà effettuato con la modalità “acconto-saldo”. La seconda annualità è disciplinata dal Decreto n. 103 del 2024 che, mantenendo le stesse modalità del precedente, considera il diritto al contributo sulla base del periodo di dodici mesi che vanno dal 21 ottobre 2024 al 20 ottobre 2025.

Tabella 2-2: Selezione delle norme italiane sul trasporto ferroviario

Normativa	Anno	Contenuti principali
D.Lgs. n. 50 del 2021	2021	Incentivi per infrastrutture intermodali
Decreto interministeriale n. 134 del 2023	2023	Ferrobonus 2023-2026

2.2 Gli strumenti adottati a livello regionale

2.2.1 Regione Lombardia

Il riferimento legislativo per il trasporto merci in Lombardia è la **Legge Regionale n. 6 del 2012**, nei cui articoli 9 e 10 viene menzionato lo “sviluppo futuro delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità di persone e merci in Lombardia”.

Il rafforzamento della programmazione integrata di tutti i servizi di trasporto (su ferro, gomma, per vie navigabili) viene attuato sulla base del **Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT)**, approvato da Regione Lombardia il 20 settembre del 2016. Il documento presenta e riassume gli obiettivi, le strategie, le azioni e il monitoraggio per lo sviluppo regionale futuro delle infrastrutture e dei servizi per la

mobilità. L’orizzonte temporale di riferimento del PRMT è il breve-medio periodo con un orizzonte di analisi e di prospettiva di medio-lungo termine.

Altro strumento di pianificazione da menzionare è il **PTR (Piano Territoriale Regionale)**, meglio definibile come strumento di supporto all’attività di governance territoriale della Lombardia. Il PTR costituisce il quadro di riferimento per l’assetto armonico della disciplina territoriale della Lombardia, e, più specificamente, per un’equilibrata impostazione dei Piani di Governo del Territorio (PGT) comunali e dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP). Il PTR viene aggiornato con cadenza annuale mediante il Programma Regionale di Sviluppo (PRS), oppure con il Documento di Economia e Finanza regionale (DEFER). L’ultimo aggiornamento è stato approvato nel novembre del 2024.

La Figura 2-1 mostra lo schema semplificato del PTR della Lombardia. Il PTR è uno strumento composito che ha nel Documento di Piano l’elemento cardine di riferimento in quanto identifica gli obiettivi e le strategie regionali per lo sviluppo del territorio regionale, gli ambiti e le aree di intervento del piano e quelli che possono essere gli effetti del PTR stesso. La “Presentazione” illustra la natura, la struttura e gli effetti del Piano. Il “Piano Paesaggistico Regionale (PPR)” contiene la disciplina paesaggistica della Lombardia. Gli “Strumenti Operativi” individuano gli strumenti, i criteri e le linee guida per perseguire gli obiettivi proposti. Le “Sezioni Tematiche” contengono l’Atlante di Lombardia e approfondimenti vari su temi specifici. Infine, la “Valutazione Ambientale” contiene il rapporto Ambientale e altri elaborati prodotti nel percorso di Valutazione Ambientale del Piano.

Figura 2-1: Schema semplificato del PTR della Lombardia



Nel Documento di Piano è presente una analisi SWOT che individua i punti di forza, di debolezza, le opportunità e le minacce del contesto regionale allo stato attuale. Tra i punti di debolezza viene individuata la prevalenza del trasporto merci su strada, complice l’assenza di un sistema logistico adeguato alla dimensione del sistema produttivo lombardo e la posizione della regione come punti di accesso all’Europa.

Un recente strumento di disciplina dei processi di pianificazione territoriale in Lombardia è la **Legge Regionale n. 15 del 8 agosto 2024**. Tale legge si riferisce alla localizzazione di insediamenti logistici che, in ragione della loro dimensione, assumono rilevanza sovracomunale e che necessitano, in ragione degli impatti da essi derivanti, di essere governati in una logica di sistema, nonché le procedure per la valutazione di compatibilità delle proposte di intervento finalizzate alla realizzazione o all’ampliamento di tali insediamenti.

Su scala regionale, la Regione Lombardia ha deliberato nel settembre del 2024 la “**Dote merci ferroviaria per lo sviluppo del trasporto merci ferroviario in Lombardia**”. Il documento consta nell’approvazione dello schema di intesa operativa con il MIT (Allegato A) e dei criteri e delle modalità di gestione del contributo

(Allegato B) regionale integrativo al “Ferrobonus” statale. La copertura finanziaria della misura regionale in questione ammonta a 450.000 € per il 2025 e 2026 e a 524.300 € per il 2027. Il valore del contributo non eccede 2,50 € per treno*km e in caso di cumulo di più contributi, il contributo cumulato non eccede i limiti del 50% e del 30% calcolati così come previsto dalla decisione C(2022)9697 del 19 dicembre 2022 con la quale la Commissione Europea ha autorizzato l’aiuto di stato SA.103856, ovvero (art. 11):

- per ciascun beneficiario, il 30% del costo medio del trasporto ferroviario su scala nazionale comprensivo degli oneri accessori quali quelli inerenti alla verifica, formazione treno e manovra;
- per ciascun servizio ferroviario, il 50% del differenziale media su base nazionale, fra il trasporto stradale e quello ferroviario, dei costi esterni per esternalità negative per unità di massa di merce trasportata.

In comune con la Regione Piemonte e la Regione Liguria, la Regione Lombardia ha avviato già dal 2015 un processo di coordinamento strategico per la promozione del sistema logistico del Nord-Ovest, tramite la sottoscrizione di uno specifico **Protocollo d'intesa** e l’istituzione della relativa Cabina di regia della logistica del Nord-Ovest. Le tre Regioni hanno così sottoscritto un documento per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e il rilancio della logistica del Nord-Ovest, includendo l’adesione al Gruppo europeo di cooperazione territoriale (GECT) “Alleanza Interregionale per il Corridoio Reno-Alpi”. Nel 2019 è stato sottoscritto, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, da Rete Ferroviaria Italiana, FerrovieNord e dalle Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia il Protocollo d’Intesa per l’istituzione di un tavolo di concertazione permanente per il miglioramento delle condizioni del trasporto merci ferroviario sulla rete delle Regioni del Nord-Ovest. Ogni anno si tengono presso la sede di una delle tre Regioni che hanno sottoscritto i Protocolli d’Intesa per la logistica del Nord-Ovest, Piemonte, Liguria e Lombardia, gli Stati Generali della Logistica.

2.2.2 Regione Piemonte

Nell’ambito della “normativa trasportistica” in Regione Piemonte, i principali riferimenti legislativi risultano essere le **Leggi Regionali n. 1/2000 (4 gennaio 2000)** e **n. 8/2008 (27 febbraio 2008)**, rispettivamente disciplinanti il “Sistema di Trasporto Pubblico Locale” e “l’Integrazione dei Sistemi di Trasporto e la Logistica Regionale.”

La prima ha tra i suoi obiettivi quello di promuovere e incentivare l’accessibilità del territorio regionale, e annovera tra i compiti amministrativi della Regione quello dell’implementazione del **PRMT – Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti** – quale strumento strategico di programmazione. La seconda definisce il ruolo strategico della logistica e degli interporti, introduce il **Piano Regionale della Logistica (PrLog)** e promuove l’intermodalità, riconoscendo interporti e piattaforme come nodi essenziali del sistema regionale.

Accanto alla L.R. n.8/2008 si collocano le disposizioni che regolano l’autotrasporto di merci su strada, le quali non sono contenute in una normativa regionale autonoma ma derivano direttamente da leggi e regolamenti nazionali ed europei. La Regione Piemonte ne cura l’attuazione a livello territoriale attraverso il **Registro Elettronico Nazionale (REN)**, esercitando funzioni di autorizzazione e controllo sugli operatori.

Interporti e alle piattaforme logistiche non sono regolati da normative regionali ma sono normati a livello nazionale dalla Legge n.240/90, in fase di abrogazione a vantaggio del nuovo Progetto di Legge quadro in materia di interporti, attualmente all’esame finale della Camera dei deputati dopo l’approvazione del Senato nel mese di luglio 2025.

Accanto alle leggi, la Regione Piemonte dispone di strumenti di pianificazione che assumono valore normativo per l’organizzazione del sistema dei trasporti. Tra questi, il sopra citato **Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT)**, approvato con **D.C.R. n.256-2458 del 16 gennaio 2018**, costituisce il documento strategico di riferimento fino al 2030 e definisce obiettivi e linee di intervento che riguardano anche la movimentazione delle merci. All’interno del PRMT trovano collocazione le politiche specifiche

dedicate alla logistica, in coerenza con le esigenze di intermodalità e con lo sviluppo dei nodi infrastrutturali. Il **Piano Regionale della Mobilità delle Persone e il Piano Regionale della Logistica (“PrMop – PrLog, Le Azioni al 2030”)**, approvato con **D.G.R. n. 6-7459 del 25 settembre 2023**, costituisce il documento unitario attuativo del PRMT.

Un ulteriore riferimento è rappresentato dal **Piano Territoriale Regionale (PTR)**, che in quanto legge regionale orienta l’uso e la trasformazione del territorio. Il PTR individua i corridoi di trasporto, i poli logistici e le aree intermodali da potenziare, fornendo il quadro territoriale e urbanistico entro cui si inseriscono il PRMT e le altre politiche regionali di settore.

A completamento del quadro normativo e di pianificazione, la Regione Piemonte ha introdotto anche strumenti operativi attraverso atti regionali. Tra questi rientra il **Ferrobonus regionale**, nato da un **Protocollo di Intesa tra Piemonte, Liguria e Lombardia del 2016 e da successive intese bilaterali di ciascuna Regione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, con cui le tre Regioni hanno deciso di concentrare risorse per incentivare il trasporto ferroviario delle merci. Per il Piemonte, il finanziamento è stato reso possibile grazie alla **Legge Regionale 14 aprile 2017, n. 6 (Bilancio di previsione 2017-2019)**, che ha istituito un apposito fondo, e alla **Deliberazione della Giunta Regionale n. 16-7073 del 22 giugno 2018**, che ne ha definito modalità di erogazione e criteri di accesso. L’incentivo, si configura come incremento del **Ferrobonus nazionale** per gli operatori del trasporto intermodale che realizzano servizi di trasporto ferroviario delle merci che hanno origine o destinazione all’interno del territorio regionale.

Un altro strumento importante è la **Zona Logistica Semplificata (ZLS) “Porto e Retroporto di Genova”**, istituita in attuazione del Decreto Legge n.109/2018 (cd “Decreto Genova”), convertito in Legge n.130/2018, e che interessa la Regione Piemonte congiuntamente a Liguria, Lombardia ed Emilia-Romagna. I territori comunali piemontesi attualmente coinvolti, previsti dal “Decreto Genova”, sono quelli di **Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi Ligure, Alessandria, Castellazzo Bormida, Ovada e Belforte Monferrato**, tutti ricadenti geograficamente nel territorio retroportuale della Città di Genova, in provincia di Alessandria.

Divenuta operativa a seguito della nomina del proprio Comitato d’Indirizzo, insediatosi il 18 aprile 2025, ai sensi del **DPCM del 12 novembre 2024**, la suddetta ZLS è regolamentata dal **DPCM n. 40/2024 del 4 marzo 2024**. Regione Piemonte ha provveduto, con **DGR n. 15-8749 del 10 giugno 2024**, alla prima individuazione dei perimetri delle aree piemontesi ricadenti nell’ambito della Zona Logistica Semplificata (ZLS) “Porto e Retroporto di Genova”,

Per le imprese che operano nelle ZLS è prevista la possibilità di usufruire di semplificazioni amministrative, agevolazioni fiscali (limitatamente alle zone ZLS ammissibili agli aiuti a finalità regionale a norma dell’articolo 107, paragrafo 3, lettera c) del Trattato sul Funzionamento dell’Unione europea (TFUE)) e di benefici in ambito doganale, tali da rendere più agevole l’insediamento e lo svolgimento delle attività di tipo industriale o economico connesse al Porto di Genova, promuovendo gli investimenti e lo sviluppo economico della zona di riferimento. Per il Piemonte l’obiettivo è rafforzare il legame con il sistema portuale ligure, favorire lo sviluppo degli interporti e attrarre investimenti nel settore logistico, consolidando la funzione di retroporto di Genova.

2.3 Focus sui sistemi normativi che regolano le autorizzazioni per le abilitazioni del personale di condotta in Italia

Il personale impiegato nelle attività di sicurezza (tra cui quella di condotta dei treni) deve possedere un’abilitazione individuale definita e rilasciata dall’operatore ferroviario (titolare dell’abilitazione) previa verifica del possesso dei requisiti linguistici, professionali e sanitari. È importante che tali requisiti siano

mantenuti nel tempo, per cui il titolare dell'abilitazione è responsabile della verifica del mantenimento di tali requisiti.

La formazione e la conduzione degli esami necessari al rilascio dell'abilitazione sono affidate a organismi e persone riconosciute dall'ANSFISA (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali), la quale non effettua direttamente formazione. Ogni impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura o esercente, è responsabile del livello di formazione e delle qualifiche del proprio personale impiegato in attività di sicurezza.

Nello specifico, il ruolo di condotta dei treni è regolamentato con il **Decreto legislativo n. 247 del 30 dicembre 2010**. Questo costituisce l'attuazione della direttiva europea 2007/59/CE relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità europea. Il Decreto legislativo n. 247 consta di 29 articoli raccolti in 9 capi. Il decreto stabilisce le condizioni e le procedure per la certificazione dei macchinisti addetti alla condotta dei locomotori e dei treni nel sistema ferroviario nazionale. Sono esclusi dalle misure previste dal decreto i macchinisti operanti esclusivamente su sistemi di trasporto leggero su rotaia, reti isolate dal resto del sistema ferroviario e adibite a servizi locali, urbani o suburbani, infrastrutture ferroviarie private utilizzate esclusivamente dai proprietari delle stesse, sezioni di binario che sono chiuse al traffico normale a fini di manutenzione, rinnovo o ammodernamento del sistema ferroviario.

Il decreto legislativo afferma che ciascun macchinista deve necessariamente avere:

- la licenza;
- uno o più certificati che indicano le infrastrutture sulle quali il titolare è autorizzato a circolare ed i veicoli che il titolare è autorizzato a condurre.

La prima, valida su tutto il territorio della Comunità europea, è rilasciata dall'Agenzia ed è di proprietà del titolare. L'Agenzia provvede inoltre all'aggiornamento delle licenze e all'effettuazione dei controlli periodici di idoneità del titolare. Il secondo o i secondi sono validi soltanto per le infrastrutture e il materiale rotabile in essi indicati e sono rilasciati dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura di cui il macchinista è dipendente o presso cui è sotto contratto. Il certificato è di proprietà dell'impresa o del gestore dell'infrastruttura che lo rilascia.

L'articolo 7 del Decreto regola in merito al riconoscimento dei documenti di certificazione dei macchinisti di paesi non appartenenti alla Comunità europea affermando che "nel quadro degli accordi bilaterali tra lo Stato italiano e i Paesi non appartenenti alla Comunità europea, possono essere riconosciuti i documenti di certificazione dei macchinisti del Paese non appartenente alla Comunità europea che operino esclusivamente su sezioni transfrontaliere del sistema ferroviario."

Il Decreto individua nei 18 anni l'età minima per richiedere la licenza, con limitazione ad usufruirne in territorio nazionale sino al ventesimo anno. La licenza è valida per 10 anni dal suo conseguimento, a meno che gli esami periodici per la verifica della persistenza delle condizioni di idoneità del titolare non diano esito negativo entro questo periodo.

Le procedure per il rilascio dei certificati sono stabilite dalle imprese ferroviarie e dai gestori delle infrastrutture che procedono, inoltre, ad apportare eventuali aggiornamenti qualora il macchinista abbia ottenuto ulteriori autorizzazioni riguardo ai veicoli o all'infrastruttura. Il certificato perde la sua validità quando il macchinista cessa di essere impiegato come tale.

Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura sono responsabili del monitoraggio della validità delle licenze e dei certificati dei propri macchinisti, siano essi dipendenti o sotto contratto.

Il Decreto regola la formazione dei macchinisti all'articolo 20. La formazione comprende una parte relativa alla licenza, che riguarda le conoscenze professionali generali di cui all'allegato V, e una parte relativa al certificato, che riguarda le conoscenze professionali specifiche di cui agli allegati VI e VII.

L'articolo 25 del Decreto legislativo 247/2010 regola i controlli. Infatti, l'Agenzia e la specialità di Polizia

ferroviaria della Polizia di Stato, in via esclusiva, possono effettuare, in qualsiasi momento, controlli a bordo dei treni che circolano nel sistema ferroviario nazionale, per accertare se il macchinista sia munito dei documenti rilasciati a norma del Decreto. Qualora l'Agenzia constati che un macchinista non soddisfa più, uno o più dei requisiti prescritti, adotta le seguenti misure:

- se si tratta di una licenza rilasciata in Italia, provvede a sospenderla o revocarla in funzione della gravità del rischio creatosi per la sicurezza ferroviaria;
- se si tratta di una licenza rilasciata dall'autorità competente di un altro Stato membro, si rivolge all'autorità dell'altro Stato membro e presenta una richiesta motivata ai fini di un controllo ulteriore o della sospensione della licenza. L'Agenzia informa inoltre la Commissione europea e le altre autorità competenti della sua richiesta. L'Agenzia può vietare a tali macchinisti di operare nella sua giurisdizione in attesa della notifica della decisione dell'autorità che ha rilasciato la licenza.
- se si tratta di un certificato, si rivolge all'organismo emittente e chiede un controllo ulteriore o la sospensione del certificato. In attesa della relazione dell'organismo emittente l'Agenzia può vietare ai macchinisti di operare sul sistema ferroviario nazionale ed informa la Commissione europea e le altre autorità competenti al riguardo.

2.4 Focus sui sistemi normativi che regolano le autorizzazioni per le abilitazioni del materiale rotabile in Italia

Il sistema di autorizzazione del materiale rotabile in Italia è regolato dal recepimento delle direttive europee sull'interoperabilità e la sicurezza ferroviaria, in particolare il **Decreto legislativo 50/2019** che ha dato attuazione alla **Direttiva 2016/797/UE**. L'autorità nazionale competente è l'**Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA)**, che opera come autorità garante della sicurezza e della vigilanza sulle infrastrutture ferroviarie, stradali e autostradali, nonché sugli impianti fissi di trasporto. L'ANSFISA collabora con l'**Agenzia Ferroviaria Europea (ERA)**, che ha il compito di rilasciare autorizzazioni valide su più Stati membri e di garantire l'interoperabilità del materiale rotabile. Per mettere in servizio un locomotore o un carro merci, è necessario ottenere un'autorizzazione alla messa in servizio che può essere rilasciata direttamente da ERA, con validità europea, oppure da ANSFISA se riguarda solo il territorio italiano. Il sistema è dunque fortemente integrato in quello comunitario: il materiale deve rispettare le **Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI)**, mentre le norme nazionali residue sono applicabili solo per aspetti non ancora armonizzati.

2.5 La normativa trasportistica in Svizzera

La Costituzione federale della Confederazione Svizzera, aggiornata nell'aprile del 1999, affronta la tematica dei trasporti in diversi articoli della Sezione 5. L'articolo 81a afferma che è necessario provvedere a un'offerta adeguata del trasporto merci via ferrovia. L'articolo 84 sostiene la modalità di trasporto merci ferroviaria per il traffico transalpino attraverso la Svizzera. L'articolo 85 istituisce una tassa sul traffico pesante.

Il Consiglio federale, organo esecutivo del governo della Confederazione svizzera, ha nel Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) competenze in materia di trasporti, specialmente tramite l'Ufficio Federale di Trasporti (UFT). Quest'ultimo è anche competenza in materia di sicurezza dei trasporti.

2.5.1 Trasporto stradale

In Svizzera non è presente un albo degli autotrasportatori, come invece avviene in Italia. Tuttavia, la **Legge federale concernente i trasporti su strada (744.10 – LTrS)** disciplina l'autorizzazione all'esercizio dell'attività di trasportatore di merci su strada. Secondo la legge in questione l'esercizio dell'attività di trasportatore su strada per attività professionale necessita di un'autorizzazione (licenza) rilasciata dall'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT), con validità quinquennale. Sono esonerate dall'obbligo di licenza le imprese di trasporto su

strada che impiegano i propri autofurgoni, autocarri, autoarticolati o combinazioni di veicoli il cui peso totale secondo la licenza di circolazione supera 2,5 tonnellate, ma non eccede 3,5 tonnellate, esclusivamente per il trasporto di merci a titolo professionale all'interno della Svizzera.

La **Legge federale sulla circolazione stradale (741.01 – LCStr)** individua all'articolo 9 dimensioni e peso massimo dei veicoli, o delle combinazioni di veicoli, circolanti sulle strade svizzere. Tale peso è fissato a 40 tonnellate, che si elevano a 44 tonnellate in caso di trasporto combinato. L'altezza massima consentita è di 4 metri e la larghezza massima consentita è di 2,55 metri, o di 2,6 metri per i veicoli climatizzati. La lunghezza massima consentita per le combinazioni di veicoli è di 18,75 metri.

L'Ordinanza sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli a motore (822.221 – OLR 1) disciplina la durata del lavoro, della guida e del riposo dei conducenti professionali di veicoli a motore nonché i controlli cui essi sono assoggettati come pure gli obblighi dei datori di lavoro. Tale ordinanza viene applicata ai conducenti di autoveicoli e combinazione di veicoli per il trasporto di cose e persone che seguono determinate caratteristiche. Nel caso del trasporto di cose, di specifico interesse in questo caso, il peso totale dei mezzi deve superare le 3,5 tonnellate. Viene inoltre applicata ai conducenti che circolano all'estero con un veicolo immatricolato in Svizzera, ma nella misura in cui le convenzioni internazionali ratificate dalla Svizzera non prevedano prescrizioni più severe. I conducenti che circolano in Svizzera con veicoli immatricolati all'estero devono osservare soltanto le prescrizioni di cui agli articoli 5, 7, 8 capoversi 1, 2, 4 e 5 nonché agli articoli 9–12, 14–14c e 18 capoverso 1, ovvero:

- Articolo 5 – periodo di guida.

Il periodo di guida tra un periodo di riposo giornaliero e quello immediatamente successivo o tra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale non può superare 9 ore. Può essere esteso a 10 ore due volte in una settimana. Il periodo di guida settimanale non può superare 56 ore.

- Articolo 7 – tempo di disponibilità.

Il tempo di disponibilità e la sua probabile durata devono essere conosciuti dal conducente anticipatamente affinché possa considerarlo tale. In caso contrario esso viene considerato durata del lavoro. Durante il tempo di disponibilità non possono essere effettuati né pause dal lavoro né periodi di riposo.

- Articolo 8 – pause.

Dopo un periodo di guida di 4 ore e mezzo il conducente deve osservare una pausa di almeno 45 minuti. La pausa decade se inizia immediatamente dopo un periodo di riposo giornaliero o settimanale. La pausa di 45 minuti può essere suddivisa in una pausa di almeno 15 minuti, seguita da una pausa di almeno 30 minuti. Durante le pause il conducente non può esercitare alcuna attività professionale. Le pause di cui sopra non sono considerate periodi di riposo.

- Articolo 9 – periodo di riposo giornaliero.

In Svizzera, il conducente deve iniziare un nuovo riposo giornaliero entro 24 ore dalla fine del precedente. Il riposo regolare dura almeno 11 ore (o può essere suddiviso in 3+9 ore se supera le 12). Sono ammessi al massimo tre riposi giornalieri ridotti (minimo 9 ore) tra due riposi settimanali. In equipaggio multiplo, il riposo minimo è di 9 ore entro 30 ore. Il riposo può avvenire nel veicolo, se fermo e attrezzato.

- Articolo 11 – periodo di riposo settimanale.

Il conducente deve effettuare due riposi settimanali ogni due settimane, di cui almeno uno regolare (minimo 45 ore). L'altro può essere ridotto a 24 ore, ma va compensato entro tre settimane con un riposo equivalente, attaccato ad almeno 9 ore di riposo. Il riposo settimanale deve iniziare entro sei giorni dalla fine del precedente. I riposi regolari e quelli compensativi non possono essere effettuati nel veicolo, ma in un alloggio adeguato; solo i riposi ridotti sono ammessi a bordo, se il mezzo è fermo e attrezzato. In trasporti internazionali, sono ammesse due riduzioni

consecutive se effettuate fuori dallo Stato di domicilio, ma vanno compensate in blocco prima del successivo riposo regolare.

- [...]

- Articolo 11d – trasporti combinati.

Durante il trasporto combinato (traghetto o treno), il tempo di accompagnamento è considerato tempo di disponibilità. Può essere conteggiato come riposo giornaliero o settimanale se il conducente ha una cuccetta o un posto dove stendersi. Il riposo può essere interrotto al massimo due volte, per un totale di non più di un'ora. Se si tratta di un riposo settimanale regolare, è ammesso solo se il viaggio dura almeno 8 ore e il conducente ha una cuccetta a bordo.

- Articolo 12 – deroghe in caso d'emergenza e in circostanze eccezionali.

In Svizzera, il conducente può derogare ai limiti di guida e riposo per raggiungere un'area sicura o la sede/domicilio, se la sicurezza lo consente. È ammessa una deroga fino a 1 ora o fino a 2 ore (con una pausa di 30 minuti prima), per iniziare un riposo settimanale regolare. Ogni estensione deve essere compensata con un riposo equivalente entro tre settimane. Il motivo della deroga va annotato sul tachigrafo o su un foglio dedicato.

- Articolo 14 – tachigrafo.

Durante l'attività, il conducente deve tenere sempre attivo il tachigrafo e usarlo correttamente per registrare guida, lavoro, disponibilità e pause. In caso di equipaggio multiplo, ogni conducente deve essere identificato separatamente. Il tachigrafo deve essere mantenuto funzionante dal conducente e dal datore di lavoro; in caso di guasto, va riparato al più presto, anche durante il viaggio se il rientro non è possibile entro una settimana.

- Articolo 14a – uso del tachigrafo analogico

Il conducente deve compilare il disco del tachigrafo con dati come nome, targa, chilometri, data, luogo e confine attraversato. In caso di cambio veicolo o guasto, deve annotare manualmente i dati mancanti. I dischi devono essere puliti, integri e usati solo per il periodo previsto. Il datore di lavoro fornisce gratuitamente i dischi e, su richiesta, le copie.

- Articolo 14b – uso del tachigrafo digitale

Il conducente deve inserire nel tachigrafo il Paese d'inizio, fine attività e quello d'ingresso dopo il confine, salvo registrazione automatica via GPS. Le carte dei conducenti devono restare inserite durante l'attività. In caso di guasto, furto o mancanza della carta, i dati vanno annotati o stampati manualmente, con firma e dettagli personali. È consentito guidare senza carta per massimo 15 giorni. Il datore di lavoro deve fornire gratuitamente carta da stampa e strumenti per scaricare i dati.

- Articolo 14c – presentazione dei documenti o dei dati riguardanti il tachigrafo

Il conducente deve poter mostrare, in qualsiasi momento, il disco del giorno in corso e quelli dei precedenti 56 giorni (28 giorni per minibus fino a 16 posti), oltre alla carta del conducente. Se guida veicoli con tachigrafi analogici e digitali, deve presentare anche gli estratti e fogli speciali. In caso di guasto o mancanza della carta, deve annotare manualmente i dati richiesti.

Il traffico merci transfrontaliero (traffico bilaterale, di transito e corse a vuoto) tra la Svizzera e l'UE/AELS è, in linea di principio, liberalizzato. Le merci possono essere trasportate senza particolare autorizzazione ma è obbligatorio tenere sempre a bordo la licenza. Tuttavia, se il luogo di partenza o quello di destinazione del trasporto si trova in uno Stato al di fuori della zona UE/AELS, si applicano i rispettivi accordi bilaterali. Un'autorizzazione di trasporto è necessaria solo per determinati Paesi terzi. Nel caso di trasporto merci con l'Italia, l'autorizzazione non è necessaria per trasporti bilaterali e trasporti di transito. Tuttavia, in caso di

traffico triangolare propriamente detto³ è necessario disporre di una specifica autorizzazione. I casi di traffico triangolare impropriamente detto⁴ non sono invece consentiti dalla normativa svizzera.

Con riferimento alle operazioni di cabotaggio, la normativa svizzera stabilisce che non è consentito effettuare trasporti tra due località in uno Stato membro dell'UE o in uno Stato terzo con un veicolo immatricolato in Svizzera. Viceversa, alle imprese di uno Stato membro dell'UE o di uno Stato terzo non è consentito effettuare trasporti all'interno della Svizzera con un veicolo immatricolato nel rispettivo Paese. In presenza di forti disparità di costo tra operatori nazionali e operatori di paesi esterni, le motivazioni che stanno dietro a questa scelta sul cabotaggio sono di tipo “protezionistico”, volte a tutelare il settore dell'autotrasporto nazionale. Aperture porterebbero a concorrenza tra operatori esteri, che hanno costi inferiori, e operatori nazionali che hanno struttura di costi più rigida. Le conseguenze sarebbero quindi di tipo sociale con riduzione occupazionale determinata da uno shift di prestazioni di trasporto da veicoli immatricolati in Svizzera verso mezzi stranieri. In termini economici, la riduzione del parco nazionale potrebbe altresì determinare una riduzione degli introiti fiscali dalle tasse sugli autoveicoli. In termini ambientali, si potrebbe altresì verificare un incremento del trasporto stradale a discapito di quello ferroviario e un conseguente incremento della congestione stradale con l'impatto ambientale ad essa annesso.

Tabella 2-3: Selezione delle norme svizzere sul trasporto stradale

Normativa	Anno	Contenuti principali
LCStr – 741.01	1958	Dimensioni e peso massimo dei veicoli
OLR 1 – 822.221	1995	Durata lavoro, guida e riposo dei conducenti professionali di veicoli a motore
LTrS – 744.10	2009	Autorizzazione all'esercizio dell'attività di autotrasporto

2.5.2 Trasporto ferroviario

La Confederazione svizzera sostiene il trasporto merci intermodale tramite:

- la concessione di contributi d'investimento per la costruzione, l'ampliamento e l'ammodernamento di impianti di trasbordo TC e di binari di raccordo;
- la concessione di mutui per la costruzione di impianti di trasbordo TC portuali;
- il cofinanziamento della costruzione e dell'ampliamento di impianti di trasbordo TC situati all'estero.

Il Decreto federale concernente il credito quadro per contributi d'investimento del 10 settembre 2015, secondo la LTM, la LTrasf e la LUMin, ha permesso lo stanziamento di un credito di 250 milioni di franchi svizzeri per gli anni tra il 2016 e il 2019, saliti a 300 milioni di franchi per gli anni 2021-2024.

L'Ordinanza concernente il trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione, del 25 maggio 2016 (**742.411 – OTM**), disciplina:

³ Si ha un “traffico triangolare propriamente detto” quando il veicolo transita, secondo l'itinerario normale, nel paese in cui è immatricolato (p. es.: un veicolo svizzero effettua un trasporto dalla Germania all'Italia transitando in Svizzera).

⁴ Si ha un “traffico triangolare impropriamente detto” quando il veicolo non transita nel paese in cui è immatricolato. (p. es.: un veicolo svizzero effettua un trasporto dalla Germania all'Italia transitando in Austria).

- la promozione finanziaria del trasporto di merci e veicoli stradali accompagnati per ferrovia;
- la concessione di mezzi finanziari per la costruzione, l'ampliamento e l'ammodernamento di impianti di trasbordo per il traffico combinato (impianti di trasbordo TC) e binari di raccordo;
- la pianificazione, la costruzione, l'esercizio e la manutenzione di binari di raccordo;
- i contributi d'investimento per la costruzione di impianti portuali per il trasbordo di merci nel traffico combinato (impianti portuali).

I contributi d'investimento per la costruzione, l'ampliamento o l'ammodernamento di impianti di trasbordo TC e di binari di raccordo ubicati in Svizzera vengono concessi sotto forma di contributi a fondo perduto, mentre per quelli all'estero l'incentivo è sotto forma di contributi a fondo perduto o di mutui rimborsabili senza interessi. Il contributo d'investimento della Confederazione ammonta al massimo:

- all'80 % dei costi computabili per gli impianti di trasbordo TC di importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti;
- al 60 % dei costi computabili per i binari di raccordo e per gli impianti di trasbordo TC senza importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti;
- al 50 % dei costi computabili per gli impianti portuali.

La normativa svizzera non legifera in maniera specifica sul trasferimento dei trasporti merci da strada a ferrovia nell'ambito del mercato interno. Tuttavia, il Consiglio federale si pone l'obiettivo di potenziare il traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale e il traffico per navigazione interna. Nella primavera del 2025 il Parlamento svizzero ha approvato una revisione della legge sul trasporto di merci, che prevede un sostegno finanziario al trasporto merci interno su ferrovia e idrovia per un periodo attualmente limitato a otto anni, a partire dal 1° gennaio 2026. L'investimento della Svizzera ammonta a 50 milioni di franchi svizzeri all'anno, tramite l'erogazione di contributi per promuovere il carico di merci su ferrovia e il loro trasbordo tra rotaia e altri vettori di trasporto. La Confederazione verserà a riguardo un importo forfettario di 40 franchi per ogni carro ferroviario carico. Il diritto al sussidio è subordinato a una quantità minima di 720 carri all'anno.

La legge federale concernente il trasferimento dalla strada alla ferrovia del traffico merci pesante attraverso le Alpi (**Legge sul trasferimento del traffico merci, LTrasf**) del 19 dicembre 2008, si pone l'obiettivo di trasferire gradualmente il traffico transalpino dalla strada alla ferrovia, con fine di protezione della regione alpina. L'obiettivo di trasferimento imposto dalla legge è:

- 1.000.000 di viaggi annui al 2011, come obiettivo intermedio;
- 650.000 viaggi annui a partire da due anni dopo l'avvio dell'esercizio della galleria di base del San Gottardo.

L'obiettivo non è, allo stato attuale, ancora stato raggiunto, dato che circa 900.000 veicoli all'anno continuano ad attraversare le alpi svizzere.

Tra le misure di disincentivazione dell'uso della strada, la legge svizzera in questione pone l'aumento temporaneo della tassa complessiva di transito attraverso le Alpi. Infatti, il Consiglio federale può, per un periodo di sei mesi, aumentare al massimo del 12,5% l'aliquota massima qualora il tasso medio di uso delle capacità relative all'offerta ferroviaria nel trasporto di merci attraverso le Alpi sia inferiore al 66% per un periodo di dieci settimane.

L'Ordinanza concernente il trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione, del 25 maggio 2016, disciplina i contributi d'esercizio alla sezione 3. Nel traffico combinato transalpino non accompagnato, su distanze superiori a 600 chilometri, e nel traffico combinato transalpino accompagnato, la Confederazione indennizza alle imprese di trasporto ferroviario e a terzi i costi non coperti delle offerte di trasporto da essa ordinate ed effettivamente fornite. Nel traffico combinato transalpino non accompagnato, su distanze inferiori a 600 chilometri, la Confederazione può versare un'indennità forfettaria per spedizione. Tale indennità è superiore a quella versata per spedizione su distanze superiori a 600 chilometri. L'UFT stabilisce

l'importo dell'indennità per spedizione. Alla sezione 5 l'Ordinanza disciplina i contributi d'investimento e d'esercizio per il trasporto di veicoli stradali accompagnati, accordandoli sotto forma di mutui rimborsabili o di contributi a fondo perso.

I principi ispiratori della normativa svizzera sul trasporto merci sono fortemente orientati a favorire l'intermodalità, a discapito del trasporto pesante su strada, al fine di favorire lo shift modale dalla strada alla rotaia. Ne è esempio paradigmatico l'uso che viene fatto della Tassa sul Traffico Pesante Commisurata alle Prestazioni (TTPCP), calcolata in base al peso totale massimo autorizzato del veicolo e ai chilometri percorsi nel territorio doganale, delle emissioni o del consumo. Il tema è affrontato nella sezione 5 della Legge sul traffico pesante (LTTP – 641.81) del 19 dicembre 1997. Questa legge è stata modificata dalla **Legge federale sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS)** nel settembre del 2024 così da affermare che la Confederazione, che riceve due terzi del provento della tassa, assegna la sua quota al Fondo per l'infrastruttura ferroviaria. Un esempio recente dell'obiettivo di sviluppo dell'intermodalità è dato dalla decisione svizzera di investire 50 milioni di franchi all'anno, a partire dal 2026 e per gli otto anni a seguire, per sostenere il trasporto merci interno su ferrovia e idrovia tramite l'erogazione di contributi. Il progetto è in parte finanziato dall'abolizione del rimborso della tassa sul traffico pesante di cui beneficiano attualmente le corse degli autocarri sul percorso iniziale e finale del trasporto combinato.

Come evidenziato nei paragrafi precedenti, la Svizzera si impegna anche a cofinanziare infrastrutture intermodali in territorio estero. Sono un esempio i terminal italiani di Gallarate, Piacenza e Milano-Smistamento, così come il più recente piano di investimento per la costruzione del terminal intermodale della tedesca CargoBeamer a Domodossola, grazie a un contributo di circa il 60% del totale necessario alla completa realizzazione.

Sulla tematica della sicurezza ferroviaria, l'Ufficio Federale dei Trasporti ha emanato nel settembre del 2025 nuove disposizioni tecniche, con richiesta di immediata attuazione e completamento entro la fine del 2025 alle imprese di trasporto ferroviario. Il tutto al fine di garantire una maggiore sicurezza del traffico merci ferroviario in Svizzera. Questa decisione è stata presa in seguito agli effetti dell'incidente ferroviario del Gottardo in cui la rottura di una ruota di un carro merci aveva causato il deragliamento di un treno nella galleria di base del Gottardo nell'agosto 2023. Tra le misure si annoverano:

- prescrizioni sui diametri minimi delle ruote pari a 864 mm contro gli 860 oggi applicati a livello europeo;
- intervalli di manutenzione sistematici tramite ispezioni tecniche sui carri ad intervalli chilometrici di percorrenza variabili a seconda del tipo di suola del freno e diametro della ruota, ma ristretti rispetto alla situazione attuale;
- possibilità e facilitazione di verifica per le imprese ferroviarie. Per ogni carro merci dovrà essere documentata l'ultima ispezione tecnica in modo tale che le imprese ferroviarie, prima di impiegarlo per un treno che transita in Svizzera, possano verificare se è stato sottoposto regolarmente a manutenzione.

Tuttavia, l'introduzione di queste nuove norme si porta dietro alcune criticità, tra cui:

- possibile blocco della circolazione di buona parte della flotta attualmente in circolazione, non adeguata ai nuovi standard;
- possibile riduzione di interoperabilità su scala europea e allontanamento dal percorso di armonizzazione normativa portato avanti dall’Agenzia Ferroviaria Europea;
- riduzione della competitività del sistema di trasporto intermodale a favore della modalità di trasporto esclusivamente stradale.

Tabella 2-4: selezione delle norme svizzere sul trasporto ferroviario

Normativa	Anno	Contenuti principali
740.1 - LTrasf	2008	Trasferimento dalla strada alla ferrovia del traffico merci pesante attraverso le Alpi
Decreto Federale 2015	2015	Credito quadro per contributi di investimento per costruzione, ampliamento e ammodernamento di impianti per il TC
742.411 - OTM	2016	Contributi per trasporto merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione
Legge federale sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS)	Ultima modifica: 2024	Finanziamenti delle FFS

2.6 Gli strumenti adottati a livello cantonale

2.6.1 Canton Ticino

Il sistema legislativo del Canton Ticino è suddiviso in nove libri tematici. Il settimo è quello che si occupa di “edilizia beni pubblici, energia e trasporti”.

La **Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto** (751.110) risale al 12 marzo 1997. Tale legge ha lo scopo di unificare i sistemi di finanziamento previsti dalle leggi sulle strade (Lstr), sui trasporti pubblici (LTP) e sui percorsi pedonali e sentieri (LCPS), al fine di elaborare la pianificazione cantonale dei trasporti (PCT) e realizzare le relative opere. A tal fine il Consiglio di Stato ha costituito le Commissioni regionali dei trasporti (CRT) quali organi operanti nei rispettivi comprensori, definendone la loro competenza territoriale e materiale, le modalità di nomina e di funzionamento nonché il numero dei membri da designare da parte degli enti interessati. Il PCT è lo strumento per promuovere ed organizzare la politica cantonale dei trasporti. Esso indica:

- gli obiettivi della politica globale in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto a livello interregionale e regionale;
- l'analisi attuale e la prevedibile evoluzione della domanda di infrastrutture e di servizi di trasporto idonei a soddisfarla;
- gli obiettivi di risanamento ambientale (inquinamento atmosferico e fonico) a livello interregionale e regionale con i relativi termini di attuazione;
- gli indirizzi di politica urbanistica;
- le priorità realizzative degli interventi;
- la ripartizione dei compiti tra Cantone, comuni ed altri enti interessati;
- la valutazione quadro delle risorse da destinare alla politica in materia di infrastrutture di servizi di trasporto.

Il PCT viene trasmesso ai comuni, alle imprese di trasporto ed agli enti interessati che possono presentare osservazioni e proposte entro il termine di due mesi.

Il tema della circolazione stradale è affrontato nel capitolo 76 della raccolta di leggi del Cantone. La **Legge di applicazione alla legislazione federale sulla circolazione stradale e la tassa sul traffico pesante (760.100)** definisce i compiti della polizia cantonale con riferimento ai veicoli pesanti. All'articolo 13 si afferma che gli organi di polizia cantonale esercitano sul territorio del Cantone i compiti loro attribuiti dalla legislazione cantonale e federale in materia di circolazione e di tassa sul traffico pesante.

La **Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore (760.500)** definisce le imposte annuali di circolazione diversificate per tipo di veicolo.

In tema di pianificazione, da menzionare è il ruolo dell'**Ufficio della pianificazione della mobilità (UPM)** del Canton Ticino. Il suo compito principale è quello di promuovere una politica coordinata dei trasporti attraverso l'elaborazione di indirizzi e pianificazioni generali e settoriali (rete stradale, trasporti pubblici, percorsi ciclabili, sentieri escursionistici, mobilità aziendale e mobilità sostenibile), nonché di seguire e accompagnare alcuni progetti di rilevanza nazionale. Tra questi, quelli in cui rientra il traffico merci sono:

- Programma PROSSIF.
- Con l'approvazione del progetto di finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF) da parte del popolo svizzero nel febbraio del 2014, le infrastrutture, anche quelle di carattere regionale, saranno finanziate interamente tramite il fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer) entrato in vigore nel 2016. Le pianificazioni necessarie per definire le fasi di ampliamento (traffico viaggiatori a lunga percorrenza, traffico merci, traffico regionale) sono dirette dall'Ufficio federale dei trasporti. In questo ambito i Cantoni, riuniti in regioni di pianificazione, assicurano la pianificazione regionale dell'offerta. Il nuovo fondo è chiamato a finanziare la rete delle FFS così come la rete delle imprese concessionarie, per il Ticino si tratta della FLP e delle FART. Nel processo di pianificazione sono coinvolti gli operatori della logistica e del traffico merci per i programmi d'offerta del traffico merci (TM) e le FFS per il programma d'offerta del traffico a lunga percorrenza (TLP).

Altro strumento utile ad orientare le trasformazioni territoriali dell'insieme del Cantone, quale premessa per il suo sviluppo socioeconomico, è il **Piano Direttore (PD)** cantonale. Si tratta di un progetto di organizzazione territoriale curato dal Consiglio di Stato e attuato attraverso la collaborazione di Cantone, Comuni e tutti gli altri attori pubblici e privati operanti sul territorio. Tra i quattro ambiti tematici di cui è composto, per lo studio in questione si annovera quello della Mobilità. La mobilità di merci e persone è vista sia come causa che come effetto dell'evoluzione della struttura socio-economica, dell'organizzazione territoriale, dello sviluppo delle vie di comunicazione e dei comportamenti sociali e culturali del Paese. La descrizione delle misure operative e dei compiti di ognuno per la loro attuazione vengono descritte nelle schede di cui si compone il PD. Il tema della mobilità è affrontato in cinque schede (M1 – Piano cantonale dei trasporti; M6

– AlpTransit e progetti federali d’infrastruttura ferroviaria; M7 – Sistema ferroviario regionale; M9 – Infrastruttura aeronautica; M10 – mobilità lenta). L’ultimo Piano cantonale dei trasporti (PCT) risale al 2017.

2.6.2 Canton Vallese

Il principale riferimento legislativo per il trasporto merci in Svizzera è di livello federale: la **Legge federale sul trasporto merci (LTM, RS 742.40)** e la **Legge federale sul trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia (LTr, RS 742.140)** disciplinano l’organizzazione del settore e fissano come obiettivo strategico lo spostamento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia. A queste si affiancano la **Legge federale sulla circolazione stradale (LCStr, RS 741.01)** e la **tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP/LSVA)**.

Il **Canton Vallese** svolge un ruolo nell’attuazione concreta delle politiche federali. Il Vallese è responsabile della gestione locale dei principali **assi transalpini del Sempione e del Lötschberg**, corridoi fondamentali per i flussi merci tra Italia, Svizzera e Nord Europa. Qui il Cantone coordina dogane, accessi stradali e ferroviari e pianificazione delle aree logistiche, traducendo in azioni territoriali gli obiettivi di trasferimento modale stabiliti dalla Confederazione.

Un ulteriore elemento distintivo è rappresentato dal **Piano direttore cantonale del Vallese**, che ha valore normativo e individua le aree e i terminal intermodali da sviluppare (come Briga e i collegamenti con Domodossola). Il piano promuove lo sviluppo di un sistema logistico efficiente e sostenibile, fondato sul trasferimento modale attraverso i valichi alpini del Sempione e del Lötschberg e sullo sviluppo di terminal intermodali e aree logistiche, come quello di Monthey. Il Canton Vallese partecipa attivamente anche a **programmi transfrontalieri**, in particolare ai progetti **Interreg Italia–Svizzera**, che hanno l’obiettivo di potenziare l’intermodalità e rafforzare la cooperazione logistica lungo l’asse del Sempione. Questi strumenti rafforzano la posizione del Cantone come cerniera fra i porti liguri, il Piemonte e le reti svizzere ed europee.

2.7 Focus sui sistemi normativi che regolano le autorizzazioni per le abilitazioni del personale di condotta in Svizzera

L’**Ordinanza del DATEC concernente l’abilitazione alla guida di veicoli a motore delle ferrovie (742.141.21)** disciplina l’abilitazione alla guida di veicoli motore delle ferrovie. L’ordinanza si compone di 73 articoli organizzati in 8 capitoli e si applica a tutte le imprese ferroviarie soggette alla legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (Lferr) e ad altre imprese che svolgono attività rilevanti per la sicurezza nel settore ferroviario. I capitoli di cui è composto il decreto vengono di seguito riassunti:

- Capitolo 2 – Licenze e certificati

La durata di validità delle licenze per conducenti di veicoli motore è di dieci anni, mentre quella dei certificati è pari a cinque anni. Invece, la durata di validità dei certificati per i macchinisti che operano in ambito transfrontaliero al di fuori delle tratte e delle stazioni menzionate nell’allegato 6 è disciplinata dall’articolo 16 capoverso 2 della direttiva 2007/59/CE.

Eventuali estensioni o limitazioni dei certificati, previste dall’UFT in caso di esigenze di esercizio e di circolazione, vengono iscritte nel certificato stesso. L’allegato 4 e l’allegato 5 riportano rispettivamente indicazioni sui contenuti della licenza e del certificato, sia sui dati personali dell’istitutori che di quelli riguardanti l’impresa ferroviaria.

Una licenza o un certificato non sono necessari per i conducenti di veicoli a motore che effettuano direttamente o indirettamente movimenti di manovra all’interno di parti di stazione e di impianti di stazione con binari di raccordo nonché in perimetri aziendali, effettuano movimenti di manovra semplici su binari sbarrati, effettuano movimenti di manovra con veicoli automotori di servizio di peso totale massimo di 500 t per le ferrovie a scartamento normale e di 200 t per le ferrovie a scartamento ridotto o guidano treni a una velocità massima di 100 km/h, a condizione

che in tali attività siano pilotati, effettuano corse semplici con veicoli automotori con o senza peso rimorchiato lungo fasci di binari di una tramvia menzionata nell'allegato 3 oppure effettuano corse all'interno di impianti di manutenzione di tramvie.

Le imprese istruiscono i loro conducenti di veicoli motore e li sottopongono a esame. Esse tengono elenchi delle persone autorizzate, da presentare all'UFT su richiesta. Gli esami devono essere svolti da periti esaminatori.

- **Capitolo 3 – Conseguimento dell'abilitazione**

L'età minima per il conseguimento dell'abilitazione è 15 anni. Per l'ottenimento dell'abilitazione è necessario avere determinati requisiti professionali, medici, psicologici, linguistici. L'età minima per l'inizio dell'attività è invece variabile tra i 18 e i 19 anni a seconda della categoria del veicolo.

Il passeggero nella cabina di guida è definito "aspirante conducente". La durata di validità della licenza in questi casi è di tre anni.

- **Capitolo 4 – Pratica di guida**

La pratica di guida è acquisita mediante lo svolgimento di attività nell'ambito del certificato. I macchinisti delle categorie B60, B80, B100 e B nonché i conducenti di tram possono acquisire metà della loro pratica di guida mediante pilotaggio; un'ora di pilotaggio conta come mezz'ora di guida.

- **Capitolo 5 – Rinnovo dell'abilitazione**

Chi intende rinnovare una licenza o un certificato deve provare periodicamente, mediante un esame, di possedere le conoscenze specifiche. L'UFT rinnova le licenze su richiesta delle imprese se la documentazione e le informazioni di cui all'articolo 15 non vi si oppongono. Le imprese ferroviarie rinnovano i certificati, previo superamento dell'esame periodico, su richiesta dei periti e sulla base della valutazione finale dei medici e, se del caso, psicologi, a condizione che sia fornita la prova della pratica di guida.

- **Capitolo 6 – Conducenti di veicoli motore provenienti dall'estero**

La prima sezione riguarda le "corse sulle tratte e in stazioni in prossimità del confine". I conducenti di veicoli motore che sono in possesso di una licenza straniera riconosciuta dall'UFT e di un certificato possono guidare veicoli sulle tratte di cui all'articolo 11a capoverso 2 dell'ordinanza del 23 novembre 1983 sulle ferrovie (Oferr). Chi intende effettuare corse sulle tratte e nelle stazioni menzionate nell'allegato 6 numeri 2 e 3 deve superare un esame teorico concernente le conoscenze specifiche richieste delle Prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni e delle prescrizioni d'esercizio. Sulla base di un accordo ai sensi dell'articolo 10 capoverso 2 OASF, i periti esaminatori possono iscrivere nella licenza straniera o nel certificato straniero un permesso di guida per le corse sulle tratte e nelle stazioni menzionate nell'allegato 6 numero 3 se il conducente di veicoli motore possiede conoscenze delle Prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni e delle prescrizioni d'esercizio sufficienti a garantire una guida sicura del veicolo motore. L'impresa ferroviaria istruisce tali conducenti e li sottopone a esame. Essa tiene un elenco delle persone autorizzate, da presentare all'UFT su richiesta. L'UFT può riconoscere gli esami sostenuti all'estero.

La seconda sezione riguarda le "corse al di fuori delle tratte e delle stazioni in prossimità del confine". I macchinisti che sono in possesso di una licenza straniera valida e riconosciuta dall'UFT possono svolgere l'attività soggetta all'obbligo di licenza al di fuori delle tratte di cui all'articolo 11a capoverso 2 Oferr se hanno seguito una formazione di conducenti di veicoli motore sul veicolo che devono guidare. Devono essere pilotati. Per effettuare corse non pilotate, previo superamento di un esame di capacità, è possibile rilasciare una licenza svizzera e un certificato svizzero, oppure l'UFT può autorizzare l'autorità estera competente a iscrivere un complemento nei certificati stranieri; questo complemento autorizza a effettuare corse sulle reti

ferroviarie menzionate nell'allegato 1. Se l'UFT richiede un esame pratico, questo è effettuato in Svizzera secondo le Prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni e le prescrizioni d'esercizio.

- Capitolo 7 – Servizi competenti per la valutazione

Il settimo capitolo definisce le condizioni necessarie per l'attività di perito esaminatore, medico e psicologo di fiducia.

- Capitolo 8 – Disposizioni finali

2.8 Focus sui sistemi normativi che regolano le autorizzazioni per le abilitazioni del materiale rotabile in Svizzera

In Svizzera, la normativa di riferimento è la **Legge federale sulle ferrovie (Lferr, RS 742.101)** e le relative ordinanze attuative, che disciplinano le condizioni di autorizzazione e messa in servizio del materiale rotabile. L'autorità competente è l'**Ufficio federale dei trasporti (UFT/BAV)**, responsabile del rilascio delle autorizzazioni prima dell'immissione in servizio. Pur non facendo parte dell'Unione Europea, la Svizzera applica le TSI adottate nell'UE, in virtù degli accordi bilaterali con Bruxelles. Ciò garantisce la piena compatibilità tecnica e consente un riconoscimento semplificato delle autorizzazioni già rilasciate dall'ERA. In concreto, un locomotore merci approvato a livello europeo può circolare in Svizzera con un iter ridotto, limitato alla verifica di requisiti locali come il profilo delle gallerie alpine o i sistemi di sicurezza installati sulla rete, in particolare l'**European Train Control System (ETCS)**, lo standard europeo di controllo e protezione dei treni adottato nelle grandi gallerie alpine.

2.9 Focus sui sistemi normativi che regolano le autorizzazioni per le abilitazioni del personale di condotta nei territori di confine

Di seguito si delinea una disamina dei sistemi normativi che regolano le autorizzazioni per le abilitazioni del personale di condotta nei territori di confine: Francia, Austria, Germania e Slovenia.

In tutti e quattro gli stati la normativa di riferimento è la **Direttiva 2007/59/CE** relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità Europea.

Per quanto riguarda la **Francia**, l'**EPSF** (Établissement Public de Sécurité Ferroviaire) è l'autorità di sicurezza ferroviaria francese che si occupa del rilascio delle licenze al personale di condotta, nonché dell'espletamento delle ispezioni per la verifica dei requisiti al loro possesso. Inoltre, contribuisce all'elaborazione delle norme di sicurezza e all'armonizzazione delle normative europee. La Direttiva Europa è recepita nel **Code des Transports** e successive modificazioni. Più precisamente, l'articolo L2221-8 tratta la tematica della condotta dei treni, affermando la necessità del possesso di una licenza di guida il cui rilascio è subordinato al rispetto di requisiti di formazione scolastica, conoscenze professionali e attitudini fisiche e psicologiche. Il "**Décret n° 2010-708 du 29 juin 2010**" individua l'EPSF quale organismo deputato alla verifica dei requisiti di conoscenza professionali dei candidati e stabilisce le modalità di certificazione dei macchinisti, comprese le condizioni di rilascio, sospensione e revoca della licenza. L'articolo 6 del decreto afferma che la licenza di guida è rilasciata per dieci anni. La "**Arrêté du 6 août 2010**" tratta al Titolo II il tema della licenza, definendo nel dettaglio i requisiti relativi necessari al suo possesso, la procedura per il rilascio, le condizioni di sospensione o revoca. Al Titolo III si tratta del tema del certificato di macchinista, rilasciato dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura, tale da attestare le conoscenze specifiche delle linee ferroviarie in cui opera, la padronanza del materiale rotabile utilizzato e le competenze linguistiche richieste per la tratta.

Per quanto riguarda l'**Austria**, l'**Schiene-Control GmbH** funge da autorità di regolamentazione per il trasporto ferroviario in Austria. La Direttiva Europea è stata recepita nella Legge Ferroviaria (**Eisenbahngesetz**) del 1957 e successive modificazioni. La tematica dei macchinisti è affrontata nella "Parte 9" che ne disciplina l'autorizzazione alla guida. Il macchinista deve essere in possesso di una licenza di guida valida e di un certificato valido con indicata la classe del veicolo. Il comma 127 stabilisce che le licenze di guida rilasciate in altri Stati membri dell'Unione Europea e in altre parti contraenti dell'Accordo sullo Spazio

Economico Europeo, aggiornate, duplicate o rinnovate nei loro dettagli, sono equiparate a quelle nazionali se il titolare ivi indicato ha già compiuto 20 anni di età. Per disporre di una licenza valida è necessario che il macchinista possieda l'idoneità, le conoscenze e i requisiti necessari per guidare e manovrare in modo autonomo veicoli a motore su ferrovia. Per disporre di un certificato valido il macchinista deve essere in possesso di una licenza valida, della conoscenza della lingua utilizzata per comunicare sulle ferrovie che devono essere indicate nel certificato, di conoscenze tecniche dei veicoli ferroviari e specialistiche sulle ferrovie, nonché competenze sui sistemi di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria di appartenenza. Il ruolo dell'autorità è, tra gli altri, quello di verificare se il macchinista che guida e manovra autonomamente un veicolo motore è in possesso di licenza e certificato validi. Nel caso in cui il macchinista, a seguito di controllo, venga giudicato inadatto al possesso del certificato, l'autorità deve contattare l'impresa ferroviaria che ha rilasciato il certificato e richiedere, indicandone i motivi, un controllo supplementare o la sospensione del certificato. Con riferimento ai macchinisti stranieri, se un macchinista con licenza straniera non soddisfa i requisiti, l'autorità austriaca può chiedere al paese d'origine un controllo e l'autorità può vietare temporaneamente la guida in Austria. Lo stesso meccanismo si applica alle licenze e certificati rilasciati in Austria, su richiesta motivata di altri Stati membri. Anche i certificati complementari rilasciati da imprese ferroviarie estere possono essere sospesi o revocati se non conformi, con obbligo di comunicazione alle autorità europee.

Per quanto riguarda la **Germania**, l'autorità federale per la sicurezza ferroviaria prende il nome di **EBA** (Eisenbahn-Bundesamt). La Direttiva Europea 2007/59/CE è recepita dal regolamento federale tedesco "**Triebfahrzeugführerscheinverordnung (Tfv)**", che disciplina la formazione dei macchinisti, il rilascio delle licenze e dei certificati supplementari. La licenza è rilasciata dall'autorità competente ed è di proprietà del macchinista. Viene riconosciuta la licenza di guida di locomotive rilasciata da un'autorità competente di uno Stato membro dell'Unione europea. Invece, il certificato supplementare è rilasciato dall'operatore, di cui è proprietario, ed è valido esclusivamente all'infrastruttura e ai veicoli ivi elencati. La "**Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)**" corrisponde alla legge quadro ferroviaria tedesca, che fornisce la base giuridica per tutte le attività ferroviarie, inclusa la formazione e l'abilitazione del personale.

Per quanto concerne la Slovenia, la **Public Agency of the Republic of Slovenia for Railway Transport (AŽP)** è l'ente pubblico sloveno deputato ad affrontare le questioni in materia di trasporto ferroviario e a normare nel merito delle autorizzazioni al personale di condotta. Tra le altre svolge funzioni di gestione del registro nazionale dei veicoli ferroviari, controllo della sicurezza nel traffico ferroviario e supervisione della formazione e certificazione del personale ferroviario. La Slovenia ha recepito la Direttiva 2007/59/CE attraverso il **Zakon o varnosti v železniškem prometu (ZVZelP)**, ovvero la Legge sulla sicurezza nel trasporto ferroviario.

La seguente tabella mette in evidenza gli aspetti in comune delle normative francese, austriaca e tedesca.

Tabella 2-5: Elementi comuni relativi ai sistemi normativi, autorizzazioni e abilitazioni personale di condotta in Francia, Austria, Germania e Slovenia

Aspetto analizzato	Francia	Austria	Germania	Slovenia
Recepimento Direttiva 2007/59/CE	Code des Transports	Eisenbahngesetz	Tfv	ZVZelP
Rilascio licenza di macchinista	Da Autorità di Regolamentazione Nazionale			
Validità licenza	Valida a livello UE			
Certificato di macchinista	Rilasciato da impresa ferroviaria			

2.10 Focus sui sistemi normativi che regolano le autorizzazioni per le abilitazioni del materiale rotabile nei territori di confine

Nei Paesi confinanti con l'Italia (Austria, Francia, Slovenia e Germania), il quadro normativo di riferimento è costituito dal **Regolamento (UE) 2016/797** sull'interoperabilità del sistema ferroviario e dal **Regolamento (UE) 2018/545** che stabilisce le modalità pratiche per l'autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli ferroviari. Dal 2019, con piena operatività dal 2020, l'**autorizzazione unica rilasciata dall'ERA** costituisce lo strumento principale per consentire la circolazione transfrontaliera dei veicoli ferroviari. Le autorità nazionali mantengono la responsabilità di verificare la compatibilità tecnica con le proprie reti e rilasciano direttamente le autorizzazioni per il materiale destinato esclusivamente al servizio nazionale.

Il compito di assicurare la compatibilità tecnica con la rete austriaca ricade sul **Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)**, che agisce in conformità alla legge ferroviaria austriaca (**Eisenbahngesetz del 1957**). Nel caso di veicoli destinati a operare oltre frontiera, l'Austria partecipa al procedimento di autorizzazione unico dell'agenzia europea fornendo pareri vincolanti sulla propria rete.

In Francia, l'autorità competente è l'**Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF)**, che valuta la conformità dei veicoli alle STI e la compatibilità con l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Oltre al rispetto della normativa europea, l'EPSF applica anche le disposizioni del codice dei trasporti francese (**Code des Transports**), garantendo che l'autorizzazione tenga conto delle peculiarità francesi. Nei casi di materiale destinato alla circolazione internazionale, l'EPSF collabora con l'agenzia europea pur mantenendo la supervisione sugli aspetti tecnici legati alla rete nazionale.

In Germania la base normativa è rappresentata dalla legge generale sulle ferrovie tedesca (**Allgemeines Eisenbahngesetz - AEG**), mentre l'organo competente è l'**Eisenbahn-Bundesamt (EBA)**, incaricato di rilasciare le autorizzazioni nazionali e di collaborare con l'agenzia europea per i veicoli transfrontalieri. L'EBA garantisce che il materiale rotabile sia conforme alle STI e compatibile con le specificità della rete tedesca, inclusi i sistemi di sicurezza nazionali **Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB)** e **Linienzugbeeinflussung (LZB)**.

In Slovenia la normativa è gestita dall'**Agencija za železniški promet (AZP)**, sulla base della legge sul trasporto ferroviario (**Zakon o železniškem prometu – ZZelP**) e della legge sulla sicurezza nel trasporto ferroviario (**Zakon o varnosti v železniškem prometu – ZVZelP**). L'AZP rilascia le autorizzazioni per i veicoli destinati alla sola circolazione interna, mentre per i mezzi transfrontalieri coopera con l'agenzia europea concentrandosi sulla compatibilità tecnica con la rete slovena.

3 Normativa doganale Italia-Svizzera

La normativa doganale che regola i flussi di merci tra Italia e Svizzera è basata principalmente sulla normativa dell'Unione Europea, in particolare:

- Il Codice Doganale dell'Unione (**Reg. (UE) 952/2013**), che stabilisce le regole doganali comuni per l'importazione, l'esportazione e il transito delle merci nei territori degli Stati membri;
- I regolamenti di esecuzione e delegati (tra cui il **Reg. (UE) 2015/2446**, **Reg. (UE) 2015/2447** e **Reg. (UE) 2016/341**), che dettagliano le procedure tecniche e operative.

Le leggi Svizzere che disciplinano la dogana sono:

- La **Legge federale sulle dogane (LD, RS 631.0)**, che stabilisce l'obbligo doganale e le principali procedure.
- L'applicazione pratica delle norme è disciplinata dall'**Ordinanza sulle dogane (OD, RS 631.01)**, che definisce aspetti procedurali e tecnici.
- Alcuni profili particolari, come il calcolo dei tributi e la gestione del valore doganale, sono previsti anche dalla **Legge sulla tariffa delle dogane (LTD, RS 632.10)**.

Inoltre, sono anche rilevanti i seguenti accordi tra Unione Europea, alcuni siglati in precedenza come Comunità Europea, e Svizzera:

- **Accordo di libero scambio del 1972**, che consente la circolazione di merci con esenzione daziaria tra le parti;
- **Accordo del 1999** sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia;
- **Accordo del 2009** sull'agevolazione dei controlli e delle formalità nei trasporti di merci e nelle misure doganali di sicurezza.

La classificazione delle merci riveste un ruolo fondamentale nell'ambito delle operazioni doganali, poiché da essa dipende l'applicazione delle corrette tariffe e delle disposizioni normative. Per garantire uniformità a livello globale, dal 1988 è in vigore il **Sistema Armonizzato (SA)**, che fornisce una codificazione standardizzata a 6 cifre delle merci oggetto di scambi commerciali tra Paesi. Su questa base, l'Unione Europea ha introdotto la **Nomenclatura Combinata (NC)**, istituita dal **Regolamento CEE n. 2658/87**. La NC riprende le prime sei cifre dell'SA, aggiungendo altre due cifre per avere una suddivisione delle merci ancora più precisa per le esigenze tariffarie e statistiche dell'Unione Europea.

Alla NC è strettamente legata la **Tariffa Doganale Comune (TDC)**, che stabilisce in base al codice a otto cifre l'aliquota del dazio da applicare ai prodotti importati nell'UE. Ciò consente di uniformare i trattamenti doganali e di assicurare parità di condizioni tra gli operatori economici degli Stati membri. In questo contesto, uno strumento particolarmente utile è rappresentato dall'**Informazione Tariffaria Vincolante (ITV)**, un servizio gratuito messo a disposizione dalle autorità doganali che permette agli operatori di conoscere in anticipo la classificazione tariffaria ufficiale della merce da commercializzare. L'ITV è basato sulla seguente normativa: **Reg. UE n. 952/2013** (Codice Doganale dell'Unione), dal **Reg. delegato UE n. 2446/2015**, dal **Reg. delegato transitorio UE n. 341/2016**, dal **Reg. di esecuzione UE n. 2447/2015** e dalle **Linee guida amministrative** sulla gestione del sistema delle ITV.

Oltre alla classificazione, un altro elemento determinante per il trattamento doganale è l'origine delle merci. Essa influisce direttamente sull'entità dei dazi da corrispondere. In particolare, quando gli scambi avvengono tra Paesi che hanno sottoscritto accordi bilaterali preferenziali, si applica l'origine preferenziale, che consente riduzioni o esenzioni dei dazi doganali. In assenza di tali accordi, invece, si parla di origine non preferenziale, per la quale viene applicata la tariffa ordinaria prevista dalla TDC.

Per beneficiare del regime preferenziale è necessario dimostrare l'origine delle merci tramite apposita documentazione, come i certificati di circolazione **EUR.1**, **EUR.MED** o **EUR.1 CN**, oppure mediante

dichiarazioni di origine rilasciate dall'esportatore. A supporto degli operatori esiste anche l'istituto delle **Informazioni Vincolanti di Origine (IVO)**, che, analogamente alle ITV, fornisce un parere ufficiale e vincolante dell'autorità doganale in merito all'origine di una merce. Tale strumento garantisce certezza e trasparenza, riducendo il rischio di contestazioni e favorendo una pianificazione più sicura delle operazioni di import-export. Le IVO sono disciplinate dal **Regolamento UE n.952/2013** (Codice Doganale dell'Unione), dal **Regolamento delegato UE n.2446/2015**, dal **Regolamento delegato transitorio UE n.341/2016**, dal **Regolamento di esecuzione UE n.2447/2015** e dalle **Linee guida unionali** sulla gestione del sistema delle IVO emanate dalla Commissione UE in data 1° luglio 2017.

Tabella 3-1: selezione delle normative doganali Italia-Svizzera

Normativa	Anno	Contenuti principali
Accordo di libero scambio (CEE-CH)	1972	Prevede esenzione dai dazi doganali per la circolazione di merci industriali
Regolamento CEE n. 2658/87	1987	Istituisce la nomenclatura tariffaria dell'UE basata sul Sistema Armonizzato
Legge LTD, RS 632.10 (CH)	1986	Definisce struttura e criteri di calcolo dei tributi doganali in Svizzera
Legge LD, RS 631.0 (CH)	2005	Definisce obbligo doganale, procedure di dichiarazione e regime sanzionatorio in Svizzera
Ordinanza OD, RS 631.01 (CH)	2007	Regolamenta in dettaglio le modalità operative delle procedure doganali svizzere
Accordo sui trasporti terrestri (UE-CH)	1999	Regola il trasporto stradale e ferroviario di merci e passeggeri, con semplificazioni per i flussi transfrontalieri.
Regolamento (UE) n. 952/2013	2013	Codice Doganale dell'Unione (CDU), che definisce regole doganali comuni per importazione, esportazione e transito delle merci.
Regolamento delegato (UE) n. 2015/2446	2015	Disposizioni di dettaglio per l'applicazione del CDU (modalità pratiche e procedure)
Regolamento di esecuzione (UE) n. 2015/2447	2015	Regole procedurali e attuative per l'operatività del CDU
Accordo sulla facilitazione doganale e sulla sicurezza (UE-CH)	2009	Introduce misure di semplificazione dei controlli doganali e maggiore cooperazione in materia di sicurezza.
Regolamento delegato transitorio (UE) n. 2016/341	2016	Norme transitorie per l'attuazione del CDU, in attesa della piena applicazione dei sistemi elettronici.

3.1 Procedure doganali in Italia

Le esportazioni dall'Italia verso la Svizzera e le importazioni dalla Svizzera verso l'Italia seguono le regole stabilite dal **Codice Doganale dell'Unione (Reg. (UE) 952/2013)** e dai suoi regolamenti attuativi. In entrambi i casi è obbligatoria una dichiarazione doganale che riporti gli elementi essenziali per l'identificazione delle merci. In Italia, la dichiarazione è trasmessa all'**Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM)** attraverso il sistema informatico **Automazione Integrata Dogane Accise (AIDA)**, attraverso cui devono essere trasmesse e gestite tutte le dichiarazioni doganali di importazione ed esportazione conformemente al Codice Doganale

dell'Unione fornendo tutte le informazioni rilevanti tra cui: classificazione della merce, origine, valore, quantità, soggetti coinvolti (speditore e destinatario) e la destinazione doganale prescelta.

La dichiarazione deve essere presentata dall'operatore economico responsabile, direttamente o tramite un rappresentante doganale, utilizzando il **Documento Amministrativo Unico (DAU)** in formato elettronico. Per le esportazioni, l'ADM verifica e accetta la dichiarazione, registrando l'uscita definitiva delle merci dal territorio doganale dell'Unione; a seguito di tale accettazione viene generato il **Documento di Accompagnamento all'Esportazione (DAE)**, che accompagna le merci fino al punto di uscita e costituisce la prova ufficiale dell'avvenuta esportazione. Per le importazioni, invece, la dichiarazione è utilizzata per la liquidazione dei diritti doganali, calcolati sulla base della **Tariffa Doganale Comune (TARIC)**.

Dopo aver ricevuto la dichiarazione la dogana può effettuare diversi controlli che vanno dall'analisi documentale alla visita fisica delle merci, fino al prelievo di campioni per esami più approfonditi. Se non emergono irregolarità o se il dichiarante accetta le eventuali difformità, vengono liquidati i dazi e le merci svincolate. Una volta completata questa operazione, l'ADM rilascia la **bolletta doganale di importazione**, che certifica l'immissione in libera pratica delle merci. Sia per l'import che per l'export è possibile beneficiare delle esenzioni daziarie quando viene fornita una prova di origine preferenziale valida ai sensi dell'Accordo di libero scambio CE–Svizzera del 1972.

Per quanto riguarda i mezzi di trasporto, in Italia le spedizioni su strada devono essere accompagnate dalla **lettera di vettura internazionale CMR (Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada)**, che attesta il contratto di trasporto e costituisce un documento di riferimento per i controlli doganali lungo il percorso. Nel traffico ferroviario viene invece utilizzata la **lettera CIM (Convenzione Internazionale per le Merci in ferrovia)**, la cui gestione beneficia di procedure semplificate in virtù dell'accordo bilaterale del 1999 tra Unione Europea e Svizzera sul trasporto ferroviario.

3.2 Procedure doganali in Svizzera

Le esportazioni dalla Svizzera verso l'Italia e le importazioni dall'Italia verso la Svizzera sono regolate dalla normativa doganale elvetica e gestite dall'**Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (UDSC)**. La Svizzera utilizza i propri sistemi IT ed è attualmente in corso la transizione dal sistema attuale (**e-dec**) al nuovo sistema (**Passar**), concepito per concentrare tutte le formalità doganali in un unico sistema telematico, garantendo maggiore tracciabilità e uniformità di gestione. **Passar** è entrato in funzione il 1° giugno 2023 e la sua implementazione è organizzata in fasi: la prima riguarda le esportazioni, già in corso di migrazione verso la nuova piattaforma; a partire dal 2026 seguirà l'estensione alle importazioni (Passar 2.0), insieme alla digitalizzazione delle procedure soggette a sorveglianza e alla sostituzione definitiva dei moduli cartacei (Passar 3.0).

Per le importazioni in Svizzera, l'operatore economico deve presentare la dichiarazione doganale all'UDSC tramite i sistemi informatici disponibili (oggi **e-dec**, in futuro **Passar**), indicando con precisione origine, valore e classificazione. Al termine della procedura, le autorità federali rilasciano la **decisione di tassazione** che certifica l'immissione in libera pratica delle merci. Per poter esportare beni in territorio elvetico, la merce deve essere accompagnata, oltre che dalla DAU, anche da una serie di documenti accessori. In particolare, è sempre richiesta la fattura commerciale, mentre l'**EUR.1** o l'**EUR-MED** sono necessari quando si intende dimostrare l'origine preferenziale delle merci e ottenere così i benefici sui dazi previsti dagli accordi internazionali. In questo contesto, è prevista anche la possibilità della pre-dichiarazione, che consente all'operatore di trasmettere in anticipo la dichiarazione doganale fino a quattro giorni lavorativi prima dell'uscita della merce, velocizzando così le operazioni di esportazione.

Per il trasporto stradale e ferroviario valgono in Svizzera le stesse regole applicate in Italia, in virtù di convenzioni internazionali comuni, con l'obbligo rispettivamente della lettera CMR e della lettera CIM.

3.3 Procedure doganali per transito attraverso la Svizzera

Il transito rappresenta un regime particolare che consente di trasferire merci tra Stati membri dell'Unione Europea attraversando Paesi terzi, come la Svizzera, senza che queste vengano sdoganate durante il percorso. L'obiettivo è evitare l'immediato pagamento di dazi o IVA e allo stesso tempo garantire che la merce resti sotto controllo doganale fino alla sua destinazione finale.

La disciplina del transito si fonda sul **Codice Doganale dell'Unione (Reg. (UE) 952/2013)** e sui suoi regolamenti attuativi, ma trova il suo strumento principale nella **Convenzione sul Transito Comune (CTC)**, che coinvolge l'UE, i Paesi EFTA (tra cui la Svizzera) e altri Stati associati. Dal punto di vista operativo, l'intera gestione avviene tramite il sistema telematico **NCTS (New Computerised Transit System)**, condiviso tra tutte le amministrazioni aderenti, incluse quelle svizzere. Esistono due regimi doganali di transito:

- **T1**, applicato alle merci non unionali (provenienti da Paesi terzi o in uscita dall'UE) che attraversano la Svizzera per raggiungere un altro Paese membro;
- **T2**, applicato alle merci già unionali, che mantengono tale status anche durante l'attraversamento di un Paese terzo come la Svizzera.

Inoltre, è prevista la procedura speciale **T2 Corridor** per il trasporto ferroviario, disciplinata dagli accordi bilaterali tra Unione Europea e Svizzera sul trasporto ferroviario. Essa consente il passaggio dei convogli autorizzati sul territorio elvetico senza alcuna formalità doganale presso le autorità svizzere, purché siano rispettati determinati requisiti: le merci devono avere lo status unionale, il trasporto deve avvenire esclusivamente su treni autorizzati che percorrono corridoi ferroviari designati e il viaggio deve svolgersi in modo continuativo tra due Stati membri dell'UE, sotto sigillo doganale e con vigilanza costante sull'integrità del carico.

In tutti i casi, le operazioni di transito devono essere garantite da una **cauzione doganale**, che assicura il pagamento dei diritti eventualmente dovuti se le merci non giungono a destinazione o se vengono accertate irregolarità nell'applicazione del regime di transito, ad esempio deviazioni dal percorso autorizzato, manomissione dei sigilli o mancata presentazione della merce all'ufficio doganale di destinazione.

3.4 Criticità operative delle procedure doganali

Le criticità operative emerse dalle interviste alle organizzazioni associate ai partner di progetto specializzate nel settore doganale e logistico riguardano principalmente la gestione dei flussi commerciali tra Italia e Svizzera, caratterizzati da un'elevata complessità normativa e da un percorso di digitalizzazione in corso e non armonizzato. I punti seguenti sintetizzano le principali problematiche individuate e i loro impatti operativi.

La coesistenza di due ordinamenti doganali distinti, quello unionale e quello elvetico, continua a generare divergenze applicative e operative, nonostante la Svizzera cerchi di avvicinarsi agli standard europei. Le differenze normative e terminologiche si traducono in duplicazioni dichiarative, disallineamenti documentali e un maggiore carico amministrativo per gli operatori, con effetti diretti sui tempi e sui costi delle procedure.

La digitalizzazione rappresenta una delle maggiori sfide operative nel contesto transfrontaliero. L'Italia sta implementando il sistema informatico AIDA per la gestione doganale, mentre la Svizzera ha introdotto Passar, con l'obiettivo di completare la digitalizzazione delle procedure entro il 2027. Tuttavia, i due sistemi, oltre a trovarsi ancora in fase di sviluppo, non sono progettati per essere interoperabili, vale a dire che le rispettive piattaforme non consentono un allineamento automatico delle informazioni. La mancanza di protocolli bilaterali di scambio dati e l'assenza di integrazione di Passar con la futura piattaforma europea eFTI appesantiscono il lavoro amministrativo e riducono la tracciabilità complessiva delle operazioni.

Una delle conseguenze più tangibili dei disallineamenti informatici riguarda la gestione delle garanzie doganali. È stato ad esempio segnalato come i regimi sospensivi possano non risultare chiusi simultaneamente nei due sistemi nazionali: per la Svizzera il documento appare concluso, mentre per l'Italia resta aperto. Ciò comporta il mantenimento delle cauzioni, oneri amministrativi aggiuntivi per la dimostrazione dell'avvenuta consegna della merce e, in alcuni casi, il rischio di incameramento dei diritti doganali. La problematica è di natura sistemica e deriva dall'assenza di una tracciabilità unificata dei flussi tra le due dogane e dalla mancanza di report automatici di appuramento condiviso.

È stato inoltre segnalato che la digitalizzazione potrebbe rivelarsi onerosa per gli operatori più piccoli e meno pronti.

La crescente digitalizzazione dei processi doganali comporta anche rischi legati alla sicurezza informatica e alla continuità operativa. Gli operatori hanno segnalato episodi di malfunzionamento dei sistemi e casi di blackout o attacchi hacker che hanno determinato l'interruzione temporanea delle attività doganali. In tali situazioni, le procedure alternative manuali risultano spesso lente o non immediatamente attivate, generando ritardi anche di alcune ore nei flussi di trasporto. Le conseguenze sono particolarmente critiche per le merci deperibili o sensibili, come prodotti farmaceutici e beni sottoposti a catena del freddo. La mancanza di protocolli di emergenza coordinati tra le due amministrazioni rappresenta un ulteriore punto di fragilità del sistema.

Tabella 3-2: criticità delle procedure doganali tra Italia e Svizzera

Ambito	Criticità	Effetti operativi
Legale	Coesistenza di due ordinamenti con normative e procedure distinte	Duplicazioni dichiarative, aumento di tempi e costi di sdoganamento
Digitalizzazione	Sistemi informatici in fase di sviluppo e non interoperabili	Procedure amministrative complesse e difficoltà di tracciabilità dei flussi doganali, transizione onerosa per piccole e medie imprese
Disallineamenti documentali	Documenti di transito non sempre aggiornati in modo coerente tra le due dogane	Cauzioni bloccate, oneri di verifica e rischio di incameramento dei diritti doganali.
Sicurezza informatica e malfunzionamenti	Vulnerabilità dei sistemi digitali e assenza di protocolli di emergenza efficaci in caso di blocco o attacco informatico	Interruzioni delle operazioni, ritardi e criticità per le merci sensibili

3.5 Proposte di armonizzazione delle procedure doganali

L'Unione Europea e la Svizzera stanno seguendo percorsi distinti di digitalizzazione doganale: da un lato il **Regolamento eFTI (UE 2020/1056)**, che introduce standard comuni per la gestione elettronica delle informazioni sui trasporti a livello europeo; dall'altro il programma federale svizzero **DaziT**, volto a rinnovare e digitalizzare integralmente le procedure doganali attraverso la piattaforma **Passar**. Pur trattandosi di processi autonomi, il coordinamento viene perseguito attraverso **accordi bilaterali e iniziative transfrontaliere**, così da preservare la compatibilità operativa e assicurare la fluidità dei flussi commerciali lungo i principali assi di traffico.

In questo quadro, progetti di cooperazione come **Interreg Italia-Svizzera** e il lavoro congiunto nei **corridoi ferroviari europei**, in particolare il **Corridoio Reno-Alpi**, rappresentano strumenti strategici per sviluppare **soluzioni condivise di semplificazione e digitalizzazione delle procedure transfrontaliere**, favorire l'integrazione dei sistemi di trasporto e potenziare l'intermodalità. Queste iniziative contribuiscono a **ridurre**

i colli di bottiglia ai valichi alpini, migliorando la fluidità dei flussi commerciali e la competitività complessiva dell'area transfrontaliera.

3.5.1 Electronic Freight Transport Information (eFTI)

Il **Regolamento (UE) 2020/1056**, anche noto come **eFTI (electronic Freight Transport Information)**, mira a digitalizzare e uniformare la gestione delle informazioni sul trasporto merci in tutta l'Unione Europea. L'obiettivo principale è quello di sostituire progressivamente i documenti cartacei con dati elettronici strutturati e standardizzati, accessibili tramite piattaforme digitali certificate, come ad esempio AIDA per l'Italia. Questo approccio garantisce maggiore interoperabilità tra operatori economici e autorità pubbliche, riducendo gli oneri amministrativi e i margini di errore.

Il Regolamento eFTI stabilisce gli obblighi per le autorità pubbliche di accettare le informazioni sul trasporto in formato elettronico, a condizione che queste siano fornite secondo requisiti precisi e tramite piattaforme digitali certificate. L'obiettivo principale è favorire l'utilizzo della documentazione elettronica in alternativa a quella cartacea, semplificando così le operazioni logistiche e doganali, migliorando al tempo stesso la trasparenza e il controllo da parte delle autorità competenti. Il Regolamento si applica a tutti i trasporti di merci effettuati su strada, ferrovia, vie navigabili interne, trasporto marittimo e aereo, purché almeno una parte del percorso avvenga sul territorio dell'Unione Europea.

L'implementazione del Regolamento eFTI porta con sé numerosi vantaggi, contribuendo ad aumentare l'efficienza operativa grazie alla digitalizzazione dei flussi documentali, con una significativa riduzione degli errori manuali e delle duplicazioni. Questo consente di risparmiare tempo nella preparazione, nel controllo e nella trasmissione dei documenti, riducendo al contempo i costi legati a stampa, archiviazione e gestione cartacea. L'eFTI migliora anche la tracciabilità e la sicurezza delle spedizioni, garantendo alle autorità un accesso strutturato e puntuale ai dati, nel pieno rispetto del Regolamento generale sulla protezione dei dati (GDPR). Inoltre, l'adozione di standard europei condivisi favorisce l'interoperabilità tra attori pubblici e privati, facilitando l'integrazione con i sistemi doganali e i corridoi logistici digitali, permettendo così alle imprese di operare con maggiore competitività sul mercato europeo.

La roadmap definita per l'implementazione degli eFTI è la seguente:

- **2020-2025:** Fase di preparazione in cui è stato richiesto il contributo di esperti che rappresentano sia stakeholder pubblici che privati;
- **Gennaio 2025:** Sono entrati in vigore i primi atti di esecuzione e atti delegati relativi al regolamento eFTI. Gli atti a cui si fa riferimento sono il **Regolamento di esecuzione (UE) 2024/1942**, che stabilisce le modalità tecniche per l'accesso e il trattamento delle informazioni eFTI da parte delle autorità competenti, e i **Regolamenti delegati (UE) 2024/2024 e 2024/2025**, che definiscono rispettivamente il contenuto dei set di dati eFTI e aggiornano l'allegato I parte B del Regolamento (UE) 2020/1056 con le normative nazionali rilevanti. Da questo momento gli stati membri possono iniziare a sviluppare le piattaforme IT necessarie per consentire alle autorità il controllo delle informazioni conformi allo standard eFTI;
- **Dicembre 2025:** La Commissione europea ha in programma di adottare le restanti specifiche di esecuzione necessarie alla piena operatività del quadro eFTI. L'obiettivo è quello di fornire i requisiti

tecnici e funzionali dettagliati per le piattaforme IT (piattaforme eFTI) e per i fornitori di servizi eFTI, nonché di stabilire le regole per il processo di certificazione.

- **Gennaio 2026:** Le piattaforme eFTI e i relativi fornitori di servizi possono avviare la preparazione per la fase operativa, mentre le autorità degli Stati membri possono iniziare ad accettare le informazioni fornite tramite piattaforme eFTI certificate ai fini dei controlli;
- **9 Luglio 2027:** La regolamentazione sugli eFTI entrerà in pieno vigore e gli Stati membri dovranno accettare le informazioni condivise tramite le piattaforme eFTI certificate.

3.5.2 Programma di trasformazione DaziT

DaziT è il programma di trasformazione digitale avviato dalla Confederazione Svizzera e gestito dall'**Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (UDSC)**. Ha come obiettivo la completa digitalizzazione e semplificazione delle procedure doganali e di sicurezza entro il 2026, riducendo gli oneri amministrativi per le imprese e i cittadini e aumentando al tempo stesso l'efficienza e la trasparenza delle autorità di controllo. L'approccio modulare di DaziT mira a rendere le procedure più snelle, sicure e trasparenti, con l'obiettivo di ridurre i tempi di attesa ai valichi e migliorare la tracciabilità delle merci.

Il programma non si limita all'introduzione del nuovo sistema informatico doganale (Passar), ma comprende anche strumenti complementari come **Via**, l'app mobile che consente ai privati di dichiarare beni e merci al confine in modo autonomo e digitale, e lo sportello unico elettronico per le imprese, che permette di gestire da remoto gran parte delle formalità.

4 Conclusioni

Il capitolo presenta una sintesi dei principali punti di forza e di debolezza delle normative italiane e svizzere in materia di trasporto merci e dogane, emersi dalle analisi e dalle interviste svolte. L'obiettivo è evidenziare gli elementi che influenzano la competitività, l'efficienza e lo sviluppo del trasporto ferroviario e intermodale tra i due Paesi.

4.1 Punti di forza e debolezza della normativa trasportistica italiana

Figura 4-1: Principali criticità emerse dall'analisi della normativa sul trasporto merci in Italia



4.1.1 Punti di forza

Nonostante la difficoltà evidente di incrementare lo share modale su ferrovia, la **volontà di incentivare il trasporto ferroviario** è evidente in misure quali il Ferrobonus e i fondi stanziati per il miglioramento delle infrastrutture ferroviarie.

È di recentissima emanazione il **Decreto numero 152 del 5 Agosto 2025** che sancisce il **decadimento del vincolo del doppio macchinista**, aprendo le porte alla possibilità del singolo agente di condotta anche per i treni merci. Questo decreto responsabilizza maggiormente le imprese ferroviarie circa la gestione del livello di sicurezza nella marcia del treno. Bisogna tenere in considerazione che l'effettiva applicazione del decreto non è immediata. Le imprese ferroviarie per poter utilizzare un unico agente dovranno prima portare a termine un percorso di valutazione e aggiornamento dei propri piani di sicurezza e formazione. In ogni caso, l'introduzione del macchinista unico permetterà una riduzione dei costi operativi e un allineamento delle ferrovie italiane agli standard europei di interoperabilità.

4.1.2 Punti di debolezza

Il tema della **complessità normativa e della sua eccessiva frammentazione** si riscontra anche sul tema del trasporto. La presenza di molti decreti genera infatti difficoltà di interpretazione delle stesse e un livello di complessità elevato soprattutto per le PMI che, a differenza di realtà più strutturate, non dispongono magari di risorse specializzate nell'analisi di queste leggi.

La **lentezza dello sviluppo infrastrutturale** si può invece riscontrare nella mancanza di norme specifiche per la realizzazione di nuove infrastrutture per il trasporto combinato, quanto piuttosto per il potenziamento di quelle già esistenti o incentivarne il loro utilizzo. Questo può essere in qualche modo visto come un limite alla crescita del trasporto ferroviario.

L'assenza di una strategia strutturale di lungo periodo per il riequilibrio modale emerge chiaramente dal caso del Ferrobonus, che ha messo in luce i **limiti degli incentivi in vigore**. Nonostante sia una misura utile a sostenere il trasporto ferroviario, si tratta di incentivi a termine e soggetti a rifinanziamenti annuali che rischiano di non portare benefici sul lungo periodo. Inoltre, la struttura stessa dell'incentivo, erogato in base ai chilometri percorsi su territorio nazionale, favorisce solamente il trasporto ferroviario interno, non contribuendo a rendere più competitive le rotte internazionali, specialmente per le tratte brevi sotto i 300 Km percorsi prevalentemente su territorio estero. Gli operatori lamentano come gli incentivi complementari erogati dalle regioni del Nord-Ovest si stanno esaurendo e nei prossimi anni solo una regione su tre li prorogherà. Inoltre, mancano incentivi dedicati ai nodi intermodali sia per la costruzione di raccordi privati con il sistema ferroviario sia per coprire i costi operativi dei terminal.

4.2 Punti di forza e debolezza della normativa trasportistica svizzera

Figura 4-2: Principali criticità emerse dall'analisi della normativa sul trasporto merci in Svizzera



4.2.1 Punti di forza

La normativa trasportistica merci svizzera è fortemente improntata allo **sviluppo del trasporto intermodale**. Parte dei proventi della tassazione sul trasporto stradale pesante vengono reinvestiti per il potenziamento del trasporto ferroviario e intermodale. L'incentivazione dell'intermodalità passa inoltre da investimenti del governo svizzero per la realizzazione o il potenziamento di impianti di trasbordo locati anche in paesi esteri.

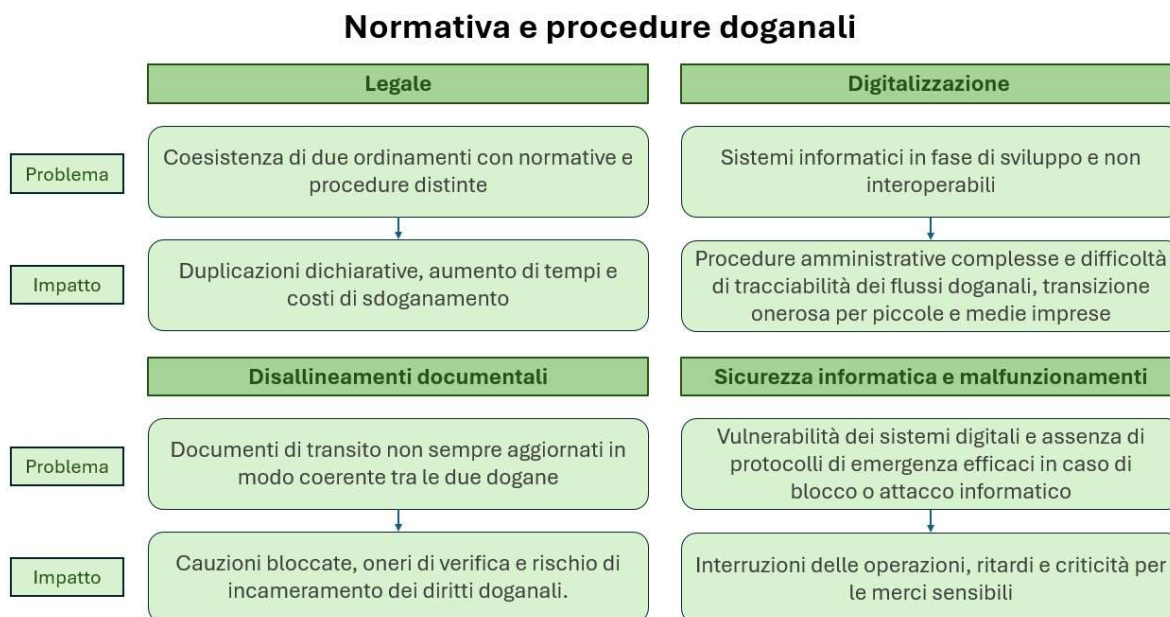
4.2.2 Punti di debolezza

L'introduzione di **nuove norme di sicurezza ferroviaria** da parte dell'UFT in Svizzera porta importanti benefici in termini di riduzione del rischio di incidentalità. Tuttavia, si evidenziano criticità legate alla riduzione dell'interoperabilità tra gli stati e la conseguente riduzione di competitività del trasporto ferroviario rispetto a quello stradale, visto il maggior onere per le imprese per adattare la flotta attualmente circolante.

Un'ulteriore debolezza riscontrata è la necessità del **cambio di trazionista ferroviario al confine**, che comporta tempi di fermo, costi aggiuntivi e complessità operative, riducendo l'efficienza complessiva del trasporto ferroviario.

4.3 Punti di forza e debolezza della normativa doganale

Figura 4-3: Principali criticità emerse dall'analisi della normativa e delle procedure doganali italiane e svizzere



4.3.1 Punti di forza

Il **processo di digitalizzazione** delle procedure doganali, attraverso l'implementazione di AIDA in Italia e di PASSAR in Svizzera, rappresenta un passo avanti verso una gestione più efficiente, trasparente e tracciabile dei flussi di merci tra i due paesi. Sia Italia che Svizzera stanno investendo molto nell'ammodernamento dei propri sistemi, con l'obiettivo di semplificare le operazioni e ridurre i tempi di sdoganamento. Inoltre, la **tendenza della Svizzera ad avvicinarsi agli standard europei** favorisce una progressiva armonizzazione normativa che, nel medio periodo, potrebbe agevolare l'integrazione dei processi e migliorare la cooperazione transfrontaliera.

4.3.2 Punti di debolezza

Nonostante i progressi, le **differenze tra i due ordinamenti doganali**, l'**implementazione ancora incompleta di AIDA e PASSAR** e la **manca di interoperabilità tra i due sistemi** causano ancora notevoli criticità operative. Le divergenze normative e terminologiche comportano duplicazioni dichiarative e un aumento del carico amministrativo, mentre la mancata integrazione informatica ostacola la chiusura coordinata dei regimi sospensivi e la tracciabilità delle operazioni. Viene segnalato inoltre che la digitalizzazione potrebbe essere difficile o onerosa per gli operatori più piccoli e meno pronti. A ciò si aggiungono **vulnerabilità legate alla sicurezza informatica e alla gestione delle emergenze**: malfunzionamenti o attacchi ai sistemi possono bloccare temporaneamente le attività doganali, causando ritardi e disservizi, soprattutto per le merci sensibili o deperibili.