

## EDITORIALE

**Una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPP), per fare che cosa?**

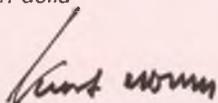
Dal 20 febbraio 1994, quando il popolo e i cantoni hanno approvato massicciamente (67,1% dei voti) la TTPP proposta dal Governo e dal Parlamento, era chiaro che questa tassa commisurata alle prestazioni avrebbe pesato maggiormente sul trasporto di merci rispetto all'attuale tassa forfetaria. Numerosi cittadini l'hanno sostenuta con l'intenzione di far pagare al traffico pesante i costi che esso cagiona e di contribuire pure al trasferimento di questo traffico sulla ferrovia.

Il ricavato della TTPP è certamente destinato alle nuove trasversali ferroviarie alpine (NTFA), che trasferiranno sulla ferrovia una parte del traffico pesante che attualmente viaggia su strada, ma pure al progetto Ferrovia 2000, che adatterà la nostra rete ferroviaria, trascurata per decenni, alle necessità odierne. Un terzo delle entrate sarà versato ai cantoni per la loro spesa stradale. Senza questo apporto, numerosi cantoni, confrontati alle difficoltà finanziarie, non potrebbero mantenere correttamente la loro rete e rinvierebbero alle calende greche anche i lavori di potenziamento più urgenti. La TTPP serve dunque al miglioramento dell'infrastruttura dei trasporti pubblici nel suo insieme, vale a dire la ferrovia ma pure la strada, che essa alleggerisce di una parte del traffico, finanziandola.

Occorre dire che la TTPP non deve essere il pretesto per spremere fiscalmente il traffico pesante. Al momento di fissare questa tassa, la legge obbliga il Consiglio federale a prendere in considerazione la situazione economica interna e il carico fiscale imposto al traffico di transito al termine dei negoziati con l'UE. E il Governo ne tiene conto nella misura in cui esso si accontenterà di una tariffa ridotta di 1,6 ct/tkm nel 2001, rinunciando per il momento alle tariffe massime rispettivamente di 2,5 e di 3 ct/tkm per le 40 tonnellate.

L'ASTAG – Associazione svizzera degli autotrasportatori stradali – e le cerchie a lei vicine, farebbero bene a prendere in considerazione lealmente questi dati e a correggere certe esagerazioni insensate, come quella secondo la quale la TTPP costerebbe annualmente 500 franchi per ogni economia domestica svizzera. Sin da oggi questa cifra appare esagerata per dieci volte.

Questo genere di eccesso fa un torto alla TTPP. Tanto quanto la ricerca senza ritegno all'estero di avversari della TTPP svizzera!



Kurt Moser, direttore

**Per la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni**

Uno sguardo d'insieme della politica dei trasporti è indispensabile

In occasione della sessione di dicembre 1997, le Camere federali hanno adottato la *legge federale istituente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPP)*. Contro questo progetto l'ASTAG si è posta alla testa di una campagna referendaria. Il popolo sarà chiamato a decidere il prossimo 27 settembre.

Questo progetto pone dei punti di riferimento molto importanti per l'avvenire dei negoziati bilaterali con l'UE, come pure per il finanziamento dei grandi progetti ferroviari. Di conseguenza, l'importanza del referendum va ben al di là della tassa sul traffico pesante. Il Vorort è convinto che i vantaggi della TTPP prevalgono largamente sugli inconvenienti di una crescita moderata dell'imposizione del traffico pesante.

La TTPP deve essere valutata in rapporto al dossier sui trasporti terrestri nell'ambito dei negoziati bilaterali, alla costruzione delle nuove trasversali ferroviarie alpine (NTFA), così come all'applicazione dell'articolo costituzionale sulla protezione delle Alpi.

- Nei negoziati bilaterali, la Svizzera si è impegnata a innalzare da 28 a 40 tonnellate il limite di carico per il trasporto pesante a partire dal 2005. Questo aumento del limite corrisponde in sé a una necessità tanto economica quanto ecologica nel nostro paese, poiché il carico utile di un camion di 40 tonnellate è superiore del 50 fino al 60% rispetto a quello di un camion di 28 tonnellate, per una quantità di emissioni nocive praticamente identica.

Resta il fatto che tale aumento è tutto meno che popolare, poiché esso fa temere un'intensificazione del traffico dei camion. La TTPP si presenta dunque come una misura di accompagnamento destinata a evitare un affollamento supplementare delle nostre strade causato dal traffico pesante. La TTPP è dunque intimamente legata all'introduzione del limite delle 40 tonnellate; senza questa tassa non è assolutamente certo che il popolo accetti il passaggio alle 40 tonnellate.

- Nell'accordo sul transito concluso nel 1992 con l'UE, la Svizzera si è già impegnata a costruire le trasversali ferroviarie alpine. Questo

impegno è stato rinnovato nei negoziati bilaterali. Senza la possibilità di realizzare le trasversali ferroviarie alpine a causa del mancato finanziamento assicurato dalla TTPP, la Svizzera verrebbe meno alla sua parola. Non solamente i negoziati bilaterali si ritroverebbero bloccati, anzi silurati, bensì anche il valore aggiunto di cui il nostro paese ha molto bisogno in Europa, verrebbe gravemente penalizzato per diversi anni, anzi per decenni.

■ Ma la Svizzera ha pure bisogno delle NTFA nel suo interesse più immediato. Con questa linea rapida attraverso le Alpi, assicuriamo il congiungimento tra le due reti di treni a grande velocità che si collocano al nord e al sud delle Alpi; è il solo mezzo per la Svizzera di conservare, per il bene della propria economia, il suo ruolo di piattaforma girevole nel cuore dell'Europa.

■ I ricavi previsti nell'ambito della TTPP non saranno utilizzati solamente per le NTFA, bensì pure per il progetto *Ferrovia 2000*, che adatta alle necessità odierne la nostra rete ferroviaria trascurata per decenni. I cantoni ottengono un terzo di queste entrate per le loro spese in favore del traffico stradale. Senza questo apporto, numerosi cantoni si troverebbero nell'impossibilità di mantenere correttamente la propria rete stradale e di intraprendere in questo settore i lavori di ampliamento più urgenti. La TTPP non ser-

ve dunque solo a migliorare l'infrastruttura ferroviaria; essa è pure utile all'infrastruttura stradale.

■ Il 20 febbraio 1994 *popolo e cantoni* hanno accettato l'introduzione di una *tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni* con una netta maggioranza del 67,1% dei voti. Di conseguenza, il dibattito attuale non verte sull'opportunità o meno di questa tassa, bensì sul suo ammontare. Per delle ragioni economiche di ordine generale, è importante far prova di *moderazione* tassando il traffico pesante. La flessibilità ancorata nella legge esige dal Consiglio federale che nel fissare la TTPP, esso prenda debitamente in considerazione il carico fiscale negoziato con l'UE per il traffico di transito così come la situazione economica interna. La legge di applicazione prevede all'art. 8 par. 1, un quadro tariffario per la TTPP situato fra 0,6 e 2,5 centesimi/tonnellata-km (3 ct al momento dell'introduzione delle 40 tonnellate). Il Consiglio federale *dunque non prevede l'applicazione del tasso massimo in occasione dell'introduzione della TTPP nel 2001, bensì un tasso nettamente più debole, che il Governo ha fissato a 1,6 ct/tkm e che sarà ancor più basso per il traffico pesante meno inquinante.*

■ È dunque evidente che la TTPP non rincarerà il trasporto stradale e che i clienti non dovranno attendersi di pagare le forniture di merci

più care. Questo fattore non è completamente trascurabile nella situazione attuale. Ma investimenti nel settore dei trasporti richiedono un finanziamento certo. Inoltre, di fronte alla TTPP non esistono grandi soluzioni di ricambio che permettano di ottenere dal trasporto pesante di provenienza estera, un contributo appropriato alla copertura dei nostri costi d'infrastruttura.

■ Il Vorort è convinto che i vantaggi della TTPP superano largamente gli inconvenienti di una crescita moderata dell'imposizione del traffico pesante. Inoltre, non bisogna trascurare i vantaggi diretti dei veicoli di 40 tonnellate per il traffico stradale: soppressione del trasbordo alla frontiera dei carichi stranieri di 40 tonnellate sulle 28 tonnellate; 50% fino a 60% di carico utile supplementare per le 40 tonnellate rispetto alle 28 tonnellate. Gli oppositori alla TTPP evocano supplementi di spesa considerevoli corrispondenti a dei valori massimi teorici, ma trascurano l'importanza delle tasse pagate dai trasporti stradali stranieri e non tengono conto dei vantaggi legati all'aumento del limite di carico delle tonnellate. Ne risultano pertanto carichi irrealistici. L'affermazione secondo la quale la TTPP costerà in media annualmente 500 franchi per ogni economia domestica è completamente esagerata.

Tutto quanto rafforza la piazza economica svizzera ha sempre

rivestito un'importanza prioritaria per il Vorort. Nel caso della TTPP, riteniamo che si debba guardare allo spirito dello scopo per il quale è concepita la tassa, così come alla mancanza di soluzioni alternative. La posta in gioco nella votazione del 27 settembre supera ampiamente la tassa sul traffico pesante propriamente detta; questa TTPP riveste un'importanza decisiva per i negoziati bilaterali e per le nostre future relazioni con l'Europa.

Sono queste le ragioni per le quali il Vorort raccomanda alla popolazione di accettare la TTPP in votazione federale. ■

Editore:  
Unione svizzera di commercio  
e d'industria

Indirizzo:  
Hegibachstrasse 47  
Casella postale 1072, 8032 Zürich  
Telefono 01 389 93 00  
Telefax 01 389 93 89  
E-Mail vorort@vorort.ch

Composizione:  
DTP Zürichsee Druckereien AG

Stampa:  
Zürichsee Druckereien AG