

# Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni: il pilastro della politica dei trasporti.

## Breve argomentazione a favore della TTPCP.

### 1. L'essenziale in breve

- La TTPCP è un elemento centrale della politica ambientale e dei trasporti. Essa contribuisce in modo determinante al trasferimento del traffico pesante dalla strada alla rotaia e costituisce la principale fonte di finanziamento per l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie (Ferrovia 2000, NFTA, raccordi alla rete europea ad alta velocità, provvedimenti di risanamento fonico). Un tale provvedimento riduce il traffico stradale, tiene conto delle esigenze dell'ambiente e rafforza l'attrattiva della Svizzera.
- La TTPCP è la chiave dell'accordo bilaterale con l'UE sui trasporti terrestri. Essa conferisce alla Svizzera uno strumento per riscuotere una tassa sugli autocarri in tutto il Paese. Se non si giungerà a un accordo nell'ambito dei trasporti terrestri rimarranno in sospeso anche gli altri sei dossier, altrettanto importanti per l'economia e la popolazione.
- La TTPCP è perfettamente sostenibile dal punto di vista economico. I costi causati dall'introduzione della nuova tassa sono compensati dall'aumento del limite di peso degli autocarri a 40 tonnellate e dal relativo guadagno di produttività. Le spese supplementari di un'economia domestica media non supereranno i 10-50 franchi all'anno.
- La TTPCP concretizza il principio della verità dei costi. Essa imputa i costi esterni del traffico pesante (per danni causati alla salute, all'ambiente e agli edifici) secondo il principio di causalità. In questo modo si potranno ridurre i tragitti a vuoto ed aumentare l'efficienza dei trasporti, cosa di cui trarranno vantaggio indirettamente sia gli utenti della strada che i contribuenti.
- La TTPCP sostiene i Cantoni. Essi hanno diritto a un terzo dei proventi netti per compensare soprattutto i costi non coperti del traffico stradale ma anche per finanziare i trasporti pubblici regionali. La ripartizione della quota destinata ai Cantoni considera in modo particolare le regioni di montagna e quelle periferiche.
- La TTPCP sgraverà le casse federali di circa 1 miliardo di franchi all'anno. Senza l'introduzione di questa tassa i grandi progetti ferroviari che, come ad esempio Ferrovia 2000, in parte sono già in costruzione, dovrebbero essere finanziati attingendo ai crediti federali ordinari, causando notevoli problemi.

## **2. Contenuto della legge sul traffico pesante**

Tariffe: l'aliquota della TTPCP oscilla tra 0,6 e 3,0 centesimi per tonnellata-chilometro (tkm); determinante è il peso totale dell'autocarro e non quello del carico. La TTPCP obbliga tra l'altro i trasportatori a ridurre il numero di tragitti a vuoto e a sfruttare al massimo la capacità degli autocarri. L'aliquota può variare a seconda dell'inquinamento causato dal veicolo e in funzione del peso. A un camion che pesa meno di 28 tonnellate è possibile applicare una tariffa ridotta.

Accordo sui trasporti terrestri: il tetto massimo dell'aliquota non dipende soltanto dalla legge, ma anche dall'accordo bilaterale con l'UE. Il prezzo negoziato a Zurigo-Kloten ammonta a partire dal 2005 a ca. 330 franchi per transito; esso comprende anche la tassa sul transito alpino (TTA), che può raggiungere al massimo il 15 % della tariffa. Tale prezzo corrisponde a una TTPCP pari a 2,7 cts./tkm; quest'aliquota diminuisce proporzionalmente all'aumento della TTA.

Introduzione della TTPCP: a partire dal 2001 il Consiglio federale dovrà introdurre gradualmente la TTPCP, fissando la tariffa in base a diversi criteri, quali l'incidenza sull'economia nazionale e il fabbisogno di mezzi per finanziare i grandi progetti dei trasporti pubblici, che negli anni 2001-2005 ammonterà a 500 milioni di franchi all'anno, esigendo una TTPCP pari a 1,6 cts./tkm.

Proventi: secondo le previsioni, a partire dal 2005 i proventi della TTPCP ammonteranno a ca. 1,5 miliardi di franchi all'anno. Un terzo è destinato ai Cantoni per finanziare soprattutto i progetti stradali, ma anche per affrontare altre spese, ad esempio nei trasporti pubblici regionali. I restanti due terzi, al massimo, potranno essere investiti nei grandi progetti dei trasporti pubblici. Il Consiglio federale può inoltre decidere di utilizzare la quota federale per la sovvenzione del traffico merci ferroviario, stabilita nell'ambito dell'accordo bilaterale sui trasporti terrestri, sgravando in questo modo il budget dei dazi sui carburanti.

## **3. Importanza per la politica ambientale e dei trasporti**

- La TTPCP, elemento centrale della politica ambientale e dei trasporti svizzera, favorisce il trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia e permette di finanziare l'ampliamento di quest'ultima.

Trasferimento del traffico: la protezione delle Alpi e dell'ambiente nonché il mantenimento di una rete stradale efficiente esigono il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia. Tale obiettivo è stato riconfermato a più riprese dal popolo svizzero (articolo costituzionale sulla TTPCP, protezione delle Alpi, decisione sulla NFTA). La TTPCP è la base della politica di trasferimento. Essa compensa l'aumento del limite di peso degli autocarri a 40 tonnellate e garantisce la competitività della ferrovia nel traffico merci. Senza tale tassa, l'introduzione del limite di peso di 40 t nel

2005 farebbe aumentare il numero di transiti attraverso le Alpi su strada dagli attuali 565'000 a più di 2 milioni. Anche mantenendo il limite delle 28t, si registrerebbe un aumento (nel 2005: 1 milione di transiti transalpini; cfr. studio Ecoplan, mandato SST n. 287). Una tale evoluzione comporterebbe un inasprimento dei problemi ambientali e strade continuamente intasate. La ferrovia dovrà essere in grado di offrire prestazioni efficienti e a buon mercato nel settore del trasporto combinato per assorbire i 600'000 veicoli che attualmente aggirano la Svizzera attraversando la Francia e l'Austria. Occorre tuttavia creare dapprima le condizioni necessarie, realizzando la riforma delle ferrovie, l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie ed in particolare la NFTA.

Miglioramento dell'offerta: la TTPCP finanzia circa per metà i grandi progetti dei trasporti pubblici (Ferrovia 2000, NFTA, raccordi alla rete europea ad alta velocità, provvedimenti di risanamento fonico). Di quest'ultimi beneficiano sia il traffico merci che quello viaggiatori, rafforzando così l'attrattiva della posizione della Svizzera.

Sfruttamento delle capacità della NFTA: con l'introduzione della TTPCP saranno sfruttate al massimo le capacità delle nuove infrastrutture ferroviarie, rendendo queste ultime redditizie. Uno studio dell'UE sul traffico merci e viaggiatori transalpino del 1998 parte dal presupposto che nei prossimi 15 anni si triplicherà il volume di merci trasportato sui due assi della NFTA.

#### **4. Importanza per la politica europea**

- La TTPCP è la chiave dell'accordo bilaterale con l'UE sui trasporti terrestri. Se non si giunge a un accordo in questo settore rimarranno in sospeso anche gli altri sei dossier (principio del parallelismo).

Compensazione dell'aumento del limite di peso a 40 tonnellate: i punti principali dell'accordo bilaterale sui trasporti terrestri sono l'accesso reciproco al mercato ferroviario („free access“) e stradale („grande“ cabotaggio), l'armonizzazione tecnica dei veicoli stradali (aumento del limite di peso degli autocarri a 40 t) e una politica coordinata nei settori relativi alle tasse stradali e all'infrastruttura. La condizione posta dall'UE per la stipula di un accordo è l'eliminazione del limite delle 28 t. Tale esigenza deve assolutamente essere compensata dall'introduzione di una tassa stradale su tutto il territorio nazionale.

Strumento di riscossione: la TTPCP è l'unico strumento applicabile per la riscossione della tassa stradale. Infatti, sia l'UE che la maggioranza dei Cantoni svizzeri rifiutano di applicare soltanto la tassa sul transito alpino (TTA), come proposto dall'Astag. Secondo il progetto di accordo, la quota della TTA può costituire al massimo il 15 % della tariffa totale. Senza l'introduzione della TTPCP, la TTA non avrebbe dunque alcun effetto. Ulteriori tasse sul carburante diesel si ripercuoterebbero soltanto sui camion svizzeri. Un aumento della tassa sul traffico pesante forfettaria non avrebbe

alcun effetto incitativo, anzi, ricompenserebbe coloro che percorrono molti chilometri, penalizzando coloro che ne percorrono pochi.

Consenso del popolo svizzero: la TTPCP crea le basi perché il popolo svizzero accetti gli accordi bilaterali, che non passerebbero in votazione popolare se le ripercussioni dell'aumento del limite di peso non fossero compensate appieno. Senza contare che una minoranza degli Stati membri dell'UE non ha ancora approvato la tariffa negoziata a Zurigo-Kloten tra la Svizzera e la Commissione dell'UE. E' dunque primordiale accettare la TTPCP, in primo luogo per consolidare la politica di trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia e in secondo luogo per rafforzare la posizione del Consiglio federale nei negoziati con l'UE.

*Elementi centrali dell'accordo bilaterale sui trasporti terrestri (stato: 23.1.98; accordo tra il Consigliere federale M. Leuenberger e il Commissario dell'UE N. Kinnock)*

*Accesso reciproco al mercato ferroviario e stradale.*

*Entro il 2001: raddoppio della tassa sul traffico pesante forfettaria per gli autocarri di 28 t (40 franchi al giorno).*

*2001 – 2005: aumento del limite di peso a 34 t e della fiscalità a 205 franchi / 172 franchi / 145 franchi (Euro 0 / Euro I / Euro II).*

*A partire dal 2005: aumento del limite di peso a 40 t e della fiscalità a 330 franchi secondo una media ponderata (autocarri più inquinanti al massimo 380 franchi, quelli più ecologici circa 280 franchi; TTA al massimo 15 % della tariffa totale).*

*1999 – 2004: i contingenti di camion di 40 t passano in tre tappe da 120'000 a 300'000 tragitti all'anno, la tassa aumenta proporzionalmente.*

*2001 – 2004: la Svizzera autorizza 120'000 transiti di veicoli vuoti all'anno attraverso le Alpi al prezzo di 75 franchi per percorso.*

*A partire dal 2005: è applicata la clausola di salvaguardia unilaterale che permette alla Svizzera, a determinate condizioni, di aumentare la tassa al massimo del 12,5 % per una durata di due volte sei mesi.*

*Rimane in vigore il divieto di circolare di notte, tra le ore 22.00 e le ore 05.00.*

*"Grande" cabotaggio: i trasportatori svizzeri possono operare almeno in due Stati membri (un camion svizzero potrà ad esempio trasportare merci dallo Stato europeo A a destinazione dello Stato europeo B).*

## **5. Importanza per l'economia**

- La TTPCP è perfettamente sostenibile a livello economico, anche senza tener conto dei vantaggi derivanti dagli accordi bilaterali per l'economia. E' indiscutibile, che l'introduzione della TTPCP provocherà dei costi, ma, considerato che essa è strettamente legata all'aumento del limite di peso degli autocarri, l'economia potrà beneficiare contemporaneamente degli incrementi di produttività.

Incrementi di produttività: l'aumento del limite di peso ridurrà i costi di trasporto nel traffico interno del 18%. D'altro canto, l'introduzione di una TTPCP pari a 2,5 cts./tkm li farà aumentare del 19%. L'aumento effettivo ammonta dunque in media all'1 %. A seconda del settore, ciò equivale a un aumento compreso tra lo 0,1 e lo 0,8 % del

prezzo del prodotto (anche nel caso più estremo, vale a dire se non possono essere utilizzati autocarri più grandi e con costi di trasporto pari all'8 %, i costi di produzione salirebbero al massimo dell'1,5 %). Alcuni settori, come ad esempio il traffico d'importazione e d'esportazione, registreranno addirittura una riduzione dei costi di trasporto.

Partecipazione degli autocarri esteri: circa un terzo dei proventi della TTPCP deriva da autocarri esteri, visto che il 24% dei tragitti transalpini (in tkm) e il 14 % del traffico d'importazione sono effettuati con veicoli esteri. Attualmente, il 24 % dei proventi della tassa sul traffico pesante forfettaria, ossia 40 milioni di franchi all'anno, proviene da camion esteri. Nel 2005, con l'introduzione della TTPCP, tale cifra aumenterà a circa 500 milioni di franchi. I camion esteri contribuiranno perciò in modo adeguato al finanziamento dei grandi progetti ferroviari.

Ripercussioni sulle economie domestiche: l'Astag sostiene che in Svizzera la TTPCP farà aumentare le spese di un'economia domestica media di 500 franchi all'anno. Tale cifra è da 10 a 50 volte più elevata rispetto alla somma effettiva, visto che non considera l'incremento di produttività e il fatto che un terzo dei proventi della tassa proviene da autocarri esteri. Il calcolo esatto è il seguente: un'economia domestica media spende 58'000 franchi all'anno (secondo l'UFS), di cui 1'100 franchi per i trasporti (secondo calcoli interni e uno studio del PNR). Con l'introduzione di una TTPCP pari a 2,5 cts./tkm tali costi aumenteranno dell'1 %, ovvero di 11 franchi all'anno (TTPCP di 3 cts./tkm: + 5% = 55 franchi all'anno).

Ripercussioni sui costi di costruzione: la Società svizzera degli impresari-costruttori ha calcolato che con una TTPCP pari a 2,5 cts./tkm e un limite di peso di 28 t, i costi di costruzione aumenteranno soltanto dello 0,67 %. Se si considera tuttavia l'incremento di produttività legato all'aumento del limite a 40 t, i costi di trasporto nel settore dell'edilizia diminuiranno in media del 22 % (studio Ecoplan), riducendo i costi di costruzione del 2 % circa.

Ripercussioni sulla situazione occupazionale: nonostante la recessione, negli ultimi anni il numero dei posti di lavoro nel settore dei trasporti ha registrato un continuo aumento. La TTPCP frenerà tale tendenza, ma, considerando tutti i fattori, non comporterà la soppressione di posti di lavoro. Contemporaneamente essa permetterà di mantenere 5'000 posti di lavoro presso le ferrovie, che sarebbero messi in pericolo se diminuisse il traffico merci su rotaia. I proventi della TTPCP non saranno sottratti all'economia, ma reinvestiti nella costruzione e la manutenzione delle strade e delle ferrovie, permettendo di creare in modo diretto e indiretto 15'000 posti di lavoro in tutto il Paese.

Ripercussioni sulle regioni periferiche: le regioni periferiche e di montagna dipendono molto di più dalla strada rispetto ai centri situati nell'Altipiano, perché sono servite insufficientemente dalla ferrovia. Le ripercussioni della TTPCP sui prezzi in tali regioni vengono tuttavia sopravvalutate; in un centro dove, per esempio, a causa

delle strade strette non si può ricorrere a un autocarro più grande, con l'introduzione di una tassa pari a 2,5 cts./tkm un bicchiere di iogurt verrebbe a costare al massimo mezzo centesimo in più. Un tale aumento non si ripercuoterebbe certo sui consumatori, visto che già attualmente alla maggior parte dei beni di consumo si applica un prezzo medio nazionale, che non considera le diverse condizioni di trasporto. Inoltre, la TTPCP esercita un effetto protettivo per l'industria locale, e in particolare sui trasportatori, rendendo più onerosi i lunghi tragitti effettuati con camion vuoti. Essa permette anche l'ampliamento delle infrastrutture dei trasporti, cosa di cui beneficerà tra l'altro il turismo, un settore estremamente importante nelle regioni di montagna. Sempre nell'intento di favorire il turismo, la TTPCP applicata ai torpedoni è stata limitata a un importo forfettario di 5'000 franchi all'anno. Le regioni periferiche e di montagna saranno inoltre considerate in modo particolare nella ripartizione della quota dei proventi della TTPCP destinata ai Cantoni.

## **6. Incidenza sul bilancio federale**

- La TTPCP sgraverà il bilancio federale di circa un miliardo di franchi all'anno. 2/3 dei proventi spettano infatti alla Confederazione, che impiegherà la sua quota innanzitutto per finanziare i grandi progetti ferroviari. Senza l'introduzione di tale tassa l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria svizzera dovrebbe essere finanziata attingendo ai crediti ordinari, causando notevoli problemi.

Rimborso dei costi del progetto Ferrovia 2000: tale progetto è già in costruzione. I costi complessivi ammontano a 7,4 miliardi di franchi, di cui 5,9 miliardi finanziati dal fondo per il finanziamento di grandi progetti ferroviari. Tale fondo sarà alimentato al 50 % dai proventi della TTPCP. Senza l'introduzione della tassa, il progetto Ferrovia 2000 dovrebbe essere finanziato dalle casse federali.

Necessità di ammodernare la rete ferroviaria: indipendentemente dall'esito della votazione sul decreto federale concernente la costruzione e il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici, è indispensabile un ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria. La popolazione svizzera vuole il trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia, perciò è necessaria la NFTA. L'Europa attualmente sta potenziando la sua rete ferroviaria ad alta velocità, alla quale la Svizzera si deve raccordare, anche perché non può permettersi di esserne esclusa. Infine, le disposizioni federali in materia di inquinamento fonico sono valide anche per le ferrovie, che sono obbligate a risanare la rete esistente. Senza l'introduzione della TTPCP tutti gli investimenti summenzionati dovrebbero essere finanziati dalle casse federali, causando ritardi, sospensioni di lavori etc.

Indennità provvisorie nel traffico merci: nell'ambito dei negoziati bilaterali il Consiglio federale ha deciso di sovvenzionare, per un periodo transitorio, il traffico merci ferroviario con al massimo 200 milioni di franchi all'anno, al fine di raggiungere

l'obiettivo di trasferimento previsto. La quota dei proventi della TTPCP destinata alla Confederazione può essere utilizzata anche per questo tipo di finanziamento.

## 7. Costituzionalità

- Il 20 febbraio 1994 la popolazione e i Cantoni svizzeri hanno accettato con il 67,1 % dei voti l'articolo costituzionale 36quater sull'introduzione di una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni e al consumo. Esso conferisce alla Confederazione la competenza di introdurre la tassa mediante una legge. Tale mandato è stato adempiuto con la nuova legge sul traffico pesante.

Costi del traffico sostenuti dalla collettività: già nel 1993 i costi esterni non coperti del traffico pesante (inquinamento fonico, incidenti, costi della salute e danni agli edifici) ammontavano a circa 1 miliardo di franchi, senza tenere conto, tra l'altro, dei costi causati dagli ingorghi, dai cambiamenti climatici e dai danni ai raccolti e alle foreste. Anche i costi esterni crescono proporzionalmente all'aumento del traffico. E' perciò più che giustificata l'introduzione di una TTPCP, che, nel 2005 frutterà in totale circa 1,5 miliardi di franchi .

Utilizzazione dei proventi: un terzo dei proventi della TTPCP è destinato ai Cantoni, che dovranno utilizzare la loro quota in particolare per finanziare i progetti stradali. I restanti 2/3 sono attribuiti alla Confederazione che li investe soprattutto nell'ammodernamento delle infrastrutture dei trasporti pubblici, evitando così dei costi causati direttamente dal traffico stradale. Tale utilizzazione è stata approvata dalle Camere federali nel decreto federale concernente la costruzione e il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici (Cost. art. 23, disposizioni transitorie), che sottostà al referendum obbligatorio.

Quota destinata alle regioni periferiche e di montagna: la legge sul traffico pesante sancisce che la ripartizione della quota dei Cantoni deve considerare „le ripercussioni particolari della tassa nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche“ (art. 19 cpv. 4). Il relativo piano di attuazione è in fase di elaborazione.

### Costituzione federale art. 36quater

*1 La Confederazione può riscuotere sul traffico pesante una tassa commisurata tanto alle prestazioni quanto al consumo dei veicoli. La tassa può essere riscossa unicamente se il traffico pesante causa alla collettività costi che non siano già coperti da altre prestazioni o tasse.*

*2 Il prodotto netto della tassa non deve superare l'importo dei costi non coperti. Tale prodotto è destinato alla copertura di costi ricollegabili al traffico stradale.*

*3 I Cantoni beneficiano di una parte del prodotto netto. Per il calcolo delle quote cantonali si deve tener conto delle ripercussioni particolari della tassa nelle regioni di montagna e periferiche.*

## 8. Cifre e dati in breve

Aliquota della TTPCP: 0,6 – 3,0 cts./tkm

### Fiscalità stradale secondo l'accordo sui

trasporti terrestri: 330 franchi (= TTPCP di 2,7 cts./tkm)  
(a partire dal 2005; tragitto di riferimento Basilea-Chiasso; media ponderata)

Totale dei proventi della TTPCP (media effettiva): 1,5 miliardi di franchi/anno  
(premessa: 2,7 cts. per autocarro > 28 t; 2,2 cts. per autocarro < 28 t)

Quota estera al totale dei proventi della TTPCP<sup>1</sup>: ca. 1/3

Ripartizione dei proventi della TTPCP: 2/3 Confederazione (in particolare per i trasporti pubblici)  
1/3 Cantoni (in particolare per i progetti stradali)

Tragitti transalpini nel 1997: 565'000

Tragitti transalpini nel 2005 senza TTPCP<sup>2</sup>: 2'343'000  
(premessa: aumento del limite di peso degli autocarri a 40 t)

### Evoluzione del traffico merci<sup>3</sup>:

	1993 28 t, senza TTPCP	2005 40 t, senza TTPCP	2015 40 t, senza TTPCP	2005 40 t, con TTPCP	2015 40 t, con TTPCP
Strada: prestazioni chilometriche (in km/camion)	2,1 miliardi	3,2 miliardi	4,2 miliardi	2,2 miliardi	2,7-2,9 miliardi
Strada: capacità di trasporto (in tkm)	11,8 miliardi	34,8 miliardi	44,9 miliardi	20,6 miliardi	23,2-26 miliardi
Ferrovia: capacità di trasporto (in tkm)	7,7 miliardi	4,8 miliardi	5,8 miliardi	10,9 miliardi	13,9-16,5 miliardi

Aumento dei costi di trasporto dovuto alla TTPCP: 1 %  
(premesse: TTPCP pari a 2,5 cts. e introduzione parallela del limite di peso di 40 t)

Percentuale dei costi di trasporto sui costi di produzione: 0,1 – 8 %

Onere supplementare per le economie domestiche<sup>4</sup>: 11 – 55 franchi/anno

<sup>1</sup> I tragitti transalpini rappresentano il 24% e il traffico d'importazione il 14 % delle capacità di trasporto (tkm) effettuate prevalentemente con autocarri esteri.

<sup>2</sup> Fonte: studio Ecoplan sugli effetti della TTPCP e dell'aumento del limite di peso nel traffico merci stradale, mandato SST n. 287, pag. B-22

<sup>3</sup> Fonte: cfr. nota a piè di pagina 2, pagg. 62 segg.

<sup>4</sup> Calcolo: spesa media di un'economia domestica: 81'432 franchi (Annuario statistico svizzero, 1998), di cui il 26% (= 21'172 franchi) legati ai trasporti (rapporto n. 63 del PNR „Stadt und Verkehr“). Se si parte dalla premessa che i costi reali di trasporto di un'economia domestica media corrispondono al 5 %, si giunge a un ammontare di ca. 1'100 franchi all'anno. Con l'introduzione di una TTPCP pari a 2,5 cts./km i costi di trasporto aumenteranno dell'1 %, ovvero di 11 franchi, se si applica invece un'aliquota pari a 3 cts./tkm, l'onere supplementare è di 55 franchi (Ecoplan, pag. C-2f).

## **TTPCP: garantita la costituzionalità**

Il 20 febbraio 1994 il popolo e i Cantoni hanno approvato con una maggioranza del 67 % dei voti l'articolo costituzionale concernente la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP). Quest'ultimo legittima la Confederazione a introdurre la tassa per via legale e a calcolarla in base ai costi scoperti provocati dal traffico pesante.

### **1. Aliquota:**

- Nel 1993 i costi scoperti imputabili al traffico pesante ammontavano a 1,15 miliardi di franchi, vale a dire a 2,5 cts. per tonnellata e per chilometro.
- La legge autorizza il Consiglio federale a fissare la tariffa tra 0,6 e 3 cts. Tale margine gli permette di reagire in modo adeguato a eventuali cambiamenti quali l'aumento dell'aliquota in seguito a costi esterni attualmente non ancora quantificabili oppure a un incremento dei costi stradali, dovuto p. es. all'aumento del limite di peso a 40 tonnellate. La tassa potrebbe tuttavia anche essere ridotta, p. es. se i costi esterni diminuiscono grazie a migliori prescrizioni ambientali.
- La tassa ammonterà a 1,6 cts. a partire dal 2001 e al massimo a 2,7 cts. dal 2005 in poi. Quest'ultima aliquota, negoziata con la Commissione dell'Ue per un transito attraverso la Svizzera, verrà applicata soltanto se è indispensabile per coprire i costi scoperti causati dal traffico pesante. E' dunque adempiuto il mandato costituzionale, secondo il quale i proventi della tassa non devono superare tali costi.

### **2. Impiego dei proventi:**

- Un terzo dei proventi netti è destinato ai Cantoni. In questo modo è adempiuto il mandato costituzionale in merito. Gli effetti della tassa sulle regioni periferiche e di montagna saranno considerati separatamente.
- I due terzi restanti vanno alla Confederazione che, in base ad una modifica costituzionale già approvata dal Parlamento, utilizza tale denaro in primo luogo per finanziare i grandi progetti dei trasporti pubblici quali la NFTA e Ferrovia 2000. La popolazione elvetica sarà chiamata ad esprimersi su tale modifica probabilmente nel novembre 1998.
- La decisione del Parlamento di utilizzare i proventi della Confederazione per finanziare la NFTA e altri grandi progetti ferroviari tiene conto dei risultati di diverse votazioni, in occasione delle quali il popolo si è espresso a favore di un trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia. Un tale impiego dei proventi è dunque giustificato, visto che permette di decongestionare il traffico stradale.

### **3. Conclusione:**

L'aliquota della TTPCP rientra dunque nel quadro stabilito dal mandato costituzionale. Il previsto impiego della quota federale a favore dei grandi progetti dei trasporti pubblici è possibile soltanto se verranno approvate le relative disposizioni transitorie. E' pertanto garantita la costituzionalità della tassa.

**Informazioni:** Dott. Christian Küng, responsabile del Servizio per lo studio dei trasporti, tel. 031/322 55 68

Data: 5.6.98

## LA TASSA SUL TRAFFICO PESANTE COMMISURATA ALLE PRESTAZIONI (TTPCP): CONFORME ALL'EUROPA

La Svizzera si trova nel cuore dell'Europa, ma **non** è membro dell'UE. In quanto Paese di transito per eccellenza, essa non può semplicemente rimanere esclusa dal sistema di trasporto europeo. Nell'accordo sui traffici di transito del 2 maggio 1992 è stato infatti stabilito che occorre elaborare, nella misura del possibile, soluzioni coordinate per la tassazione dei trasporti stradali. In questo contesto sono primordiali il promovimento del trasporto combinato e il potenziamento dei tratti di transito attraverso le Alpi. Alla Svizzera è stato concesso un grande privilegio con il limite delle 28 tonnellate. Con l'accordo sui trasporti terrestri ci si prepara ora a sostituire nel 2005 l'accordo sul traffico di transito. In linea di massima gli obiettivi rimangono gli stessi, si continua infatti a mirare ad una politica dei trasporti coordinata ed ecologica. Per quanto concerne il limite di peso di 28 tonnellate, la Svizzera dovrà rinunciare alla sua posizione privilegiata. L'introduzione della TTPCP può compensare tuttavia gli effetti del graduale aumento del limite di peso.

### La TTPCP è un mezzo di difesa

- La TTPCP costituisce un mezzo di difesa contro un'invasione di autocarri pesanti poiché
  - adegua il livello di prezzi per l'utilizzazione delle strade a quello applicato nei Paesi limitrofi, per evitare che il traffico d'aggiramento passi attraverso la Svizzera;
  - promuove la competitività della ferrovia;
  - fornisce un contributo notevole alla costruzione e allo sfruttamento delle capacità della NFTA, la cui realizzazione acquisterà ancora maggiore importanza con l'aumento del limite di peso.
- La TTPCP permette di attuare a livello nazionale quanto sancito nell'accordo sui trasporti, contribuendo indirettamente anche alla stipula degli altri sei accordi bilaterali (trasporti aerei, libera circolazione delle persone, agricoltura, ricerca, appalti pubblici, ostacoli tecnici al commercio).

### Effetti dell'aumento del limite di peso a 40 tonnellate **senza** l'introduzione della TTPCP:

- L'accordo bilaterale sui trasporti dovrebbe essere nuovamente negoziato.
- Il finanziamento e lo sfruttamento delle capacità della NFTA sarebbero messi in questione.
- Diminuirebbe drasticamente il traffico merci su rotaia, mentre triplicherebbe il traffico pesante su strada.
- L'inquinamento ambientale aumenterebbe ulteriormente e gli ingorghi sarebbero all'ordine del giorno.

### **Conclusione**

Per motivi economici ed ecologici, è inconcepibile a lungo termine una politica dei trasporti in Svizzera che non tiene conto degli sviluppi in Europa o che va addirittura controcorrente. La TTPCP legittima ulteriormente il Consiglio federale a concludere i negoziati bilaterali e permette al contempo di attuarli a livello nazionale nell'ambito dei trasporti terrestri.

Infine, la TTPCP permette alla Svizzera di essere competitiva in un contesto europeo.

## LA TASSA SUL TRAFFICO PESANTE COMMISURATA ALLE PRESTAZIONI (TTPCP) È PIÙ EQUA

A partire dal 2001 si prevede di sostituire la tassa sul traffico pesante forfettaria, riscossa dal 1985, con una tassa commisurata alle prestazioni (TTPCP) più equa.

### La TTPCP è più equa poiché ...

- non è riscossa solo in base al peso dei veicoli, come l'attuale tassa forfettaria, ma anche in funzione dei chilometri effettivamente percorsi sul territorio svizzero. Introducendo la TTPCP, chi percorre più chilometri paga di più, mentre chi ne percorre di meno paga di meno.
- considera anche l'emissione di sostanze nocive degli autocarri. Chi più inquina, più paga. Tale principio incentiva a utilizzare veicoli ecologici, che emettono meno sostanze inquinanti, e al contempo promuove lo sviluppo e l'utilizzazione di nuove tecnologie.
- oltre a considerare i costi delle infrastrutture dei trasporti (costi per la costruzione, la manutenzione e l'esercizio delle strade), come avviene attualmente, essa tiene conto anche dei costi provocati da incidenti e dei danni recati alla salute e all'ambiente. Finora il traffico pesante non ha mai coperto tali costi esterni che ammontano a più di un miliardo di franchi all'anno. Anche in questo contesto la TTPCP si rivela più equa: in futuro tali costi dovranno essere imputati a coloro che li provocano.
- tassa i trasportatori esteri in modo più adeguato. Un terzo dei trasporti in Svizzera viene effettuato da autocarri esteri. Finora questi ultimi hanno transitato quasi gratis sulle strade elvetiche. Introducendo la TTPCP essi contribuiranno invece a coprire i costi causati con una somma fino a 500 milioni di franchi all'anno. Inoltre, con la TTPCP si introduce per la prima volta un onere finanziario per il traffico pesante simile a quello riscosso attualmente per attraversare il Brennero e il Monte Bianco.

### Conclusione

La TTPCP è un elemento centrale della politica ambientale e dei trasporti in Svizzera. Applicando la TTPCP, la Svizzera adotta un sistema di tassazione più equo. Con la nuova tassa si introduce il principio di causalità anche nel settore dei trasporti, imputando in modo più equo tutti i costi causati da quest'ultimo.

## **TTPCP: l'Europa segue l'esempio**

Mentre la Svizzera progettava all'inizio degli anni Ottanta l'introduzione di una tassa sul traffico pesante, la Commissione europea vi si opponeva, nel timore che singoli Stati membri potessero seguirne l'esempio. Nel contempo, la Francia pianificava di abolire a lungo termine i pedaggi autostradali. Come indicano gli avvenimenti riportati qui di seguito, da allora la situazione in Europa è cambiata completamente, non da ultimo in base agli sviluppi in atto in Svizzera.

### **Dalla tassa forfettaria sul traffico pesante.....**

**1984: La Svizzera decide di introdurre una tassa forfettaria sul traffico pesante:** il 26.2.1984 popolo e Cantoni decidono l'introduzione della tassa. Essa si applica ai veicoli dal peso superiore alle 3,5 tonnellate e oscilla tra i 650 e i 4'000 franchi, a seconda del peso autorizzato.

**1993: Tassa forfettaria sul traffico pesante in Europa:** con la direttiva 93/89/CEE „relativa all'applicazione da parte degli Stati membri delle tasse su taluni autoveicoli commerciali adibiti al trasporto di merci su strada nonché dei pedaggi e diritti d'utenza riscossi per l'uso di alcune infrastrutture“, l'UE stabilisce la riscossione di diritti d'utenza delle strade anche da parte dei veicoli pesanti. Germania, Danimarca, Belgio, Paesi Bassi, Lussemburgo e, a partire dal 1.2.98, anche la Svezia riscuotono questa tassa denominata „eurobollo“. Il suo importo è praticamente identico in questi Paesi ed è simile a quello della tassa forfettaria applicata in Svizzera. La tassa è pari a:

- circa 1'250 franchi per i veicoli a 2-3 assi;
- circa 2'000 franchi (tariffa massima) per i veicoli a 4 o più assi.

### **.....alla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni**

**1994:** In Svizzera popolo e Cantoni approvano con il 67% dei voti l'articolo costituzionale per **una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni.**

**1995:** Nel suo **Libro verde** „Verso una corretta ed efficace determinazione dei prezzi nel settore dei trasporti“ l'UE riconosce il principio della verità dei costi e dell'imputazione interna dei costi esterni, che la Svizzera vorrebbe concretizzare con la TTPCP. Sempre nel 1995, il ministro dei trasporti tedesco Wissmann annuncia l'intenzione della Germania di introdurre pedaggi autostradali per i veicoli pesanti. I relativi lavori preparatori sono stati oggetto di una pubblica gara indetta nel febbraio 1998.

**1996:** Il Consiglio federale trasmette al Parlamento il „**messaggio** a sostegno di una legge federale concernente la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni“. Le Camere approvano la relativa **legge d'esecuzione** il 19.12.1997.

**1997:** La Commissione europea ordina uno studio su **una tassa sul traffico pesante a livello europeo commisurata ai chilometri percorsi.** Lo studio intende valutare le possibilità di differenziazione per categorie di veicoli e stabilire uno scadenziario per l'introduzione di un nuovo sistema.

**1998:** Un gruppo di esperti di alto livello incaricato dalla Commissione presenta alcune proposte per una rapida introduzione di tasse sul traffico in funzione del principio di causalità.

**Conclusione:** In tutta Europa si mira alla tassazione del traffico pesante secondo il principio di causalità. La Svizzera svolge in questo contesto un **ruolo di pioniere.** Questo vale anche per gli sviluppi a favore dell'introduzione di una tassazione commisurata alle prestazioni.

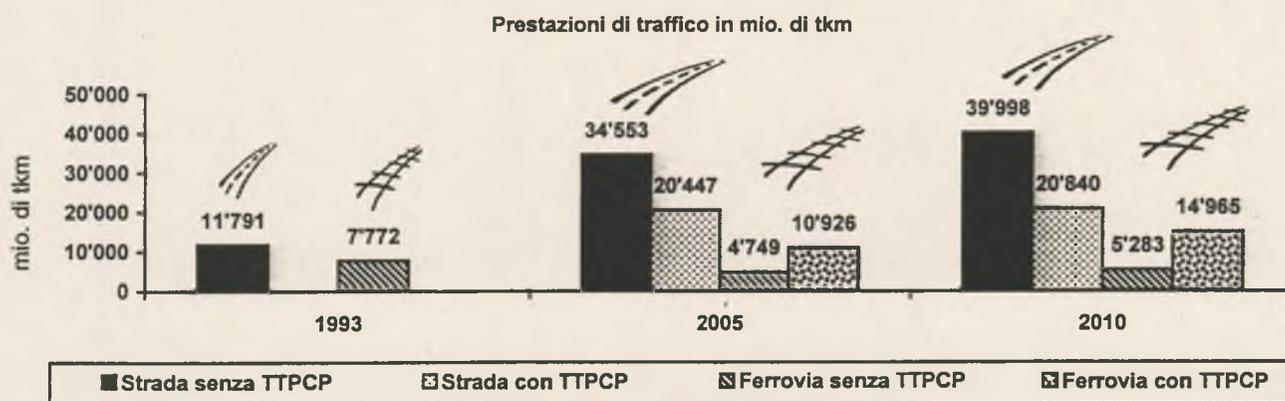
## LA TASSA SUL TRAFFICO PESANTE COMMISURATA ALLE PRESTAZIONI (TTPCP) PERMETTE DI TRASFERIRE LE MERCI DALLA STRADA ALLA ROTAIA

In occasione di diverse votazioni il popolo svizzero si è espresso a favore del trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia. Questo trasferimento si impone per migliorare lo stato dell'ambiente e per decongestionare la rete delle nostre strade.

Nella prospettiva di un esito positivo dei negoziati bilaterali e nel rispetto di trattati internazionali già esistenti, la Svizzera intende trasferire il traffico merci dalla strada alla ferrovia servendosi di strumenti dell'economia di mercato, quali per esempio la TTPCP. Soprattutto nel settore del traffico merci attraverso le Alpi occorrerà fare uno sforzo particolare. Da una parte l'iniziativa delle Alpi ha infatti fissato obiettivi assai ambiziosi in questo campo; d'altra parte il traffico merci transalpino si presta ad essere trasferito su rotaia. Aumentando il limite di peso degli autocarri senza introdurre parallelamente la TTPCP, la ferrovia perderebbe buona parte delle sue quote di mercato soprattutto nel traffico merci transalpino.

### TTPCP: effetto di trasferimento

Un raffronto tra le prestazioni di traffico sulla strada e su rotaia dimostra l'efficacia dell'introduzione simultanea di due misure, vale a dire della TTPCP e dell'aumento del limite di peso a 40 tonnellate.



### Con la TTPCP:

Anche con l'introduzione della TTPCP il traffico merci sulle strade continuerà ad aumentare; l'attuale traffico di aggiramento si riverserà di nuovo sulla Svizzera ma ad un costo più equo e in maggior misura su rotaia. Entro il 2010 le prestazioni di traffico (tkm) aumenteranno del 75% circa, mentre le prestazioni chilometriche (vckm) cresceranno soltanto del 20% grazie all'introduzione del limite di peso delle 40 tonnellate. Con la TTPCP il volume di merci trasportate per ferrovia aumenterà invece del 50% circa.

### Senza TTPCP:

Qualora la TTPCP non venisse introdotta, il traffico che finora aggirava la Svizzera si riverserebbe totalmente sulle nostre strade (+240% entro il 2010). Le prestazioni di traffico su rotaia diminuirebbero sensibilmente rispetto ad oggi e le strade non disporrebbero più delle capacità sufficienti per far fronte all'aumento del traffico.

### Conclusioni

Solo introducendo la TTPCP si creano i presupposti per trasferire il traffico dalla strada alla rotaia. Rinunciando all'introduzione della TTPCP, ma aumentando il limite di peso, le strade svizzere verrebbero invase da automezzi pesanti provenienti dall'estero che, approfittando della tassa di transito più bassa di tutta l'Europa, transiterebbero di preferenza attraverso il nostro Paese. La ferrovia, dal canto suo, non sarebbe in grado di far fronte a questa concorrenza e perderebbe sempre più quote di mercato. Il traffico merci ferroviario verrebbe inoltre trasferito sulla strada. Le strade svizzere risulterebbero perennemente intasate e lo stato dell'ambiente, di conseguenza, non farebbe che deteriorarsi.

## TTPCP: meno rumore

### 1. Contesto

Il traffico stradale e ferroviario causano rumori che in parte superano i valori limite stabiliti. In Svizzera il numero di abitazioni esposte a rumori eccessivi provocati dalla circolazione stradale è sei volte superiore a quello delle abitazioni esposte alla rumorosità del traffico ferroviario.

L'inquinamento fonico specifico è tuttavia l'indicatore più rilevante, visto che tiene conto anche del grado di sfruttamento della capacità dei vettori di trasporto e permette di confrontare i valori relativi all'inquinamento fonico causato per il trasporto di una tonnellata di merce.

Attualmente, la ferrovia produce in media molto meno rumore per tonnellata-chilometro rispetto alla strada. In futuro essa causerà ancora meno rumori, visto che nel risanamento del materiale rotabile vi è un importante potenziale, che la strada non possiede nella stessa misura. La strada ridurrà di un terzo l'inquinamento fonico provocato per tonnellata trasportata, ciononostante continuerà a causare il doppio del rumore rispetto alla ferrovia.

### Trasporto merci: inquinamento fonico specifico della strada e della ferrovia

Mezzo di trasporto nel Traffico merci	Situazione	Inquinamento fonico specifico per tkm <sup>1)</sup>
Autocarro	Attualmente	100
	Futuro (limite di 40t con TTPCP)	70
Ferrovia	Attualmente	87
	Futuro	35

<sup>1)</sup> Indicizzazione: autocarro=100 = 52m<sup>2</sup>/tkm superiore a 60 dB(A)/h di superficie esposta a rumore

### 2. Effetti della TTPCP

La TTPCP riduce i rumori della strada e della ferrovia da diversi punti di vista:

- Essa spiana la strada all'aumento del limite di peso per gli autocarri. La stessa quantità di merce potrà essere trasportata con meno autocarri e di conseguenza diminuirà il rumore causato dal traffico pesante.
- Essa considera le emissioni di sostanze nocive degli autocarri, incentivando gli autotrasportatori a sostituire i vecchi veicoli con autocarri moderni e meno rumorosi.
- Essa promuove il trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia, contribuendo a ridurre l'inquinamento fonico provocato dalla circolazione stradale.

### 3. Conclusione

- In Svizzera il numero di abitazioni esposte ai rumori della circolazione stradale è sei volte superiore a quello delle abitazioni esposte alle emissioni foniche del traffico ferroviario.
- In generale la ferrovia è il mezzo meno rumoroso, se si considera il trasporto di una tonnellata di merce.
- Nel traffico merci gli autocarri di 40 t, avendo un grado di sfruttamento della capacità superiore, risultano meno rumorosi rispetto agli autocarri di 28 t.
- La TTPCP contribuisce:
  - ad aumentare il grado di sfruttamento della capacità della strada e, di conseguenza, a ridurre di circa un terzo l'inquinamento fonico prodotto dal traffico stradale;
  - a migliorare la competitività della ferrovia, poiché è meno rumorosa.

Informazioni: Dott. Ch. Kūng, responsabile del Servizio per lo studio dei trasporti,  
tel. 031/322 55 68

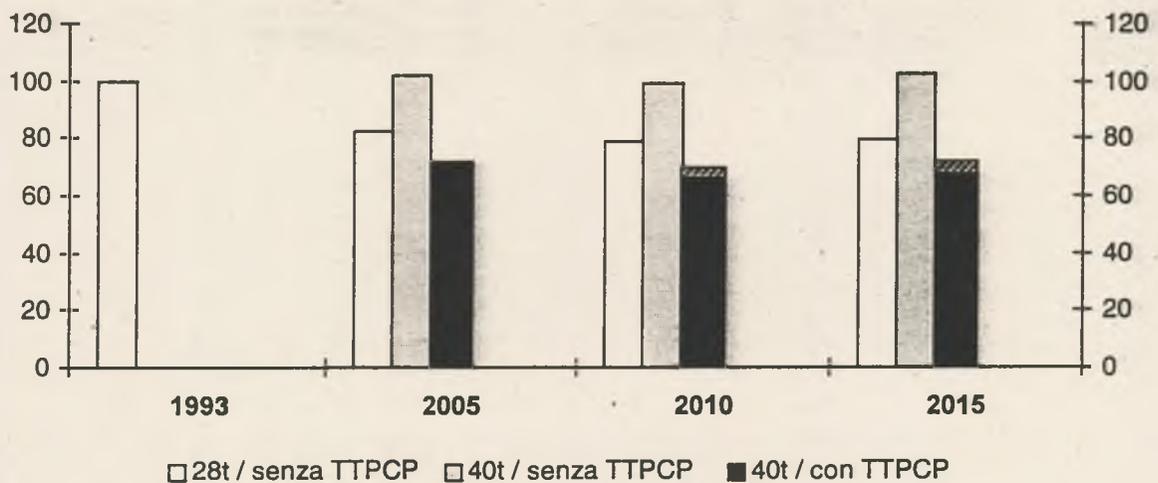
## Con la TTPCP migliora la qualità dell'aria

**Riduzione delle emissioni di NOx grazie all'introduzione della TTPCP e all'aumento del limite di peso a 40t**

Aumentando il peso totale ammesso degli autocarri a 40 tonnellate e portando al tempo stesso la TTPCP a 2,7 cts./tkm, le emissioni di ossido di azoto dovute al **traffico pesante** nel 2005 diminuirebbero del 30% rispetto ad oggi.

Nel 2010 le emissioni di ossido di azoto dovute al **traffico di transito** raggiungerebbero circa il livello attuale. Se invece sulle nostre strade si permettesse il transito dei camion di 40 tonnellate senza introdurre parallelamente la TTPCP, sugli assi di transito tale impatto ambientale sarebbe sei volte maggiore.

Previsioni relative alle emissioni di NOx in Svizzera



### Conclusioni

- **Introducendo la TTPCP** e aumentando il limite di peso a 40 tonnellate, le emissioni di ossido di azoto dovute al traffico pesante
  - **sull'insieme del territorio svizzero** diminuirebbero del 30% rispetto al 1993;
  - **sugli assi di transito** verrebbero riportate ai livelli del 1993 entro il 2010.
- **Rinunciando alla TTPCP**, ma aumentando il limite di peso a 40 tonnellate, le emissioni di ossido di azoto dovute al traffico pesante
  - **sull'insieme del territorio svizzero** non diminuirebbero rispetto al 1993;
  - **sugli assi di transito** aumenterebbero nientemeno che del fattore 6, cosa che, da punto di vista ecologico, è inaccettabile. Il forte aumento del traffico pesante porterebbe ad una situazione del tutto insostenibile sulle vie di transito.
- Anche considerando altre sostanze nocive, come le particelle e l'anidride carbonica (CO<sub>2</sub>), l'impatto ambientale risulterebbe di gran lunga maggiore **senza la TTPCP** che **con la TTPCP**.

## **PARTECIPAZIONE DEI CANTONI AI PROVENTI DELLA TASSA SUL TRAFFICO PESANTE COMMISURATA ALLE PRESTAZIONI (TTPCP)**

### **1. Notevoli contributi ai Cantoni**

I Cantoni ricevono un terzo dei proventi netti della tassa, ossia circa 250 milioni di franchi (tassa di 1,6 ct.) e 500 milioni di franchi circa (tassa di 2,5 centesimi). Questi importi comprendono anche le quote destinate alle regioni periferiche e di montagna.

### **2. Considerazione delle regioni periferiche e di montagna**

Sia l'articolo costituzionale che la legge sulla TTPCP chiedono che siano prese debitamente in considerazione le regioni periferiche e di montagna nella ripartizione dei proventi. Per dar seguito a questo mandato si distribuisce una parte del terzo dei proventi attribuito ai Cantoni anzitutto alle regioni particolarmente interessate dalla TTPCP (ad esempio il Cantone dei Grigioni), mentre nella ripartizione successiva esse vengono prese in considerazione alla stregua degli altri Cantoni (i dettagli sono contenuti in un'altra scheda informativa).

### **3. Criteri di ripartizione dei proventi della tassa**

In linea generale, i criteri di ripartizione dei proventi della tassa prendono a modello quelli applicati per i proventi dell'imposta sugli oli minerali. Tuttavia, il calcolo non si basa sulla capacità finanziaria dei Cantoni, bensì sulla popolazione che risente degli effetti delle ripercussioni del traffico pesante, in quanto, in fin dei conti, sono gli abitanti di questo Paese a subirne gli effetti negativi. Le particolarità della TTPCP, tra cui soprattutto il principio di causalità nell'imputazione dei costi esterni del traffico stradale, portano ad una ponderazione diversa degli elementi di calcolo. Da questo punto di vista, si può parlare di perequazione degli oneri. Oltre al criterio principale della popolazione, le quote distribuite ai Cantoni sono calcolate in funzione dei seguenti elementi:

- lunghezza delle tratte aperte ai veicoli a motore;
- oneri sostenuti dai Cantoni per le strade;
- imposte cantonali sui veicoli a motore.

### **4. Impiego dei proventi della tassa**

La legge sulla TTPCP prevede un impiego dei proventi della tassa soprattutto da parte di quei Cantoni che si impegnano a realizzare gli obiettivi fissati nell'ambito dei trasporti stradali (ad esempio, costruzione e manutenzione delle strade). Dato che il sistema federalistico prevede una ripartizione dei compiti tra la Confederazione e i Cantoni, questi ultimi hanno un grosso margine di manovra, ad esempio per compensare i costi scoperti a loro carico nei settori della sanità, della protezione del paesaggio, della tutela delle foreste, dei trasporti pubblici a livello di agglomerati e di regioni, ecc.).

Ecco alcuni esempi di settori in cui potrebbero essere presi provvedimenti efficaci per la riduzione dei costi esterni:

- risanamento di edifici e monumenti (rumore, inquinamento, danni di vario tipo provocati dal traffico)
- misure contro l'inquinamento fonico lungo le strade
- progetti per una maggiore sicurezza di tutti gli utenti del traffico, in particolare di quelli più deboli.

Il problema dei costi esterni può essere evitato efficacemente soprattutto con l'incentivazione da parte dei Cantoni dei trasporti pubblici negli agglomerati e nelle regioni. I nuovi mezzi finanziari a disposizione compensano in una certa misura i previsti tagli dei contributi federali al finanziamento dei trasporti pubblici.

## **LA TASSA SUL TRAFFICO PESANTE COMMISURATA ALLE PRESTAZIONI CREA NUOVI POSTI DI LAVORO**

La tassa sui traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) garantisce in Svizzera posti di lavoro.

La prevista crescita economica e il conseguente aumento dei trasporti, accompagnati dall'introduzione della TTPCP e dall'aumento del limite di peso degli autocarri ammessi a transitare in Svizzera, porteranno ad un incremento dei posti di lavoro. Ciò riguarda non solo il settore degli autotrasporti, ma anche quello delle ferrovie, dell'edilizia e delle esportazioni e quindi tutto il mercato svizzero in generale.

### **Motivi a sostegno di questa tesi:**

- Nel 1991 erano circa 75'000 le persone attive nel settore degli autotrasporti. Grazie all'applicazione della TTPCP e all'aumento del limite di peso, si passerà a circa 77'000 persone nel 2005, a circa 92'000 persone nel 2010. Già da oggi al 2010 si prevede un aumento del 25% circa.
- Solo con l'introduzione della TTPCP potranno essere mantenuti posti di lavoro nel settore delle ferrovie. Senza di essa, circa 5'000 di questi impieghi saranno soppressi a breve termine.
- Grazie alla TTPCP saranno garantiti il finanziamento della NFTA e di conseguenza la creazione e il mantenimento di circa 20'000 posti di lavoro.
- Solo la TTPCP e l'aumento del limite di peso degli autocarri permetteranno la conclusione dei negoziati bilaterali con l'UE. Un esito positivo delle trattative è molto importante per diverse aziende che esportano sul mercato europeo, poiché esse avranno pari opportunità di accesso a tale mercato senza incontrare ostacoli.
- La stipula degli accordi bilaterali avrà effetti positivi anche sulla crescita economica. Maggiore è tale crescita maggiore sarà anche lo scambio di merci. Poiché la strada continuerà ad essere un importante vettore di trasporti anche dopo l'introduzione della TTPCP, aumenteranno i posti di lavoro anche nel settore degli autotrasporti.

### **Conclusione**

Il mantenimento e la creazione di posti di lavoro dipendono in modo diretto e indiretto dall'esito della votazione popolare sulla TTPCP. Chi dice sì alla tassa dice sì ad un mercato del lavoro svizzero sempre in crescita. E' quindi importante che il 27 settembre 1998 si colga l'occasione per creare le condizioni favorevoli ad un rilancio dell'occupazione nel nostro Paese.

## LA TASSA SUL TRAFFICO PESANTE COMMISURATA ALLE PRESTAZIONI (TTPCP) NON INCIDE SUI PULLMAN DA TURISMO

Nell'ambito dell'introduzione della TTPCP le Camere federali hanno deciso di non svantaggiare i pullman da turismo. Per quest'ultimi la tassa continuerà ad essere riscossa in modo forfettario e non verrà commisurata alle prestazioni. La nuova tassa forfettaria ammonterà al massimo a 5'000 franchi all'anno e va relativizzata sotto diversi aspetti:

- Si tratta di un'aliquota massima. Il Consiglio federale può stabilire una tassa inferiore, procedendo inoltre a una differenziazione per categorie di peso.
- Un'impresa svizzera di pullman che paga la tassa forfettaria annuale, in 250 giorni di esercizio raggiunge un'aliquota massima giornaliera di 20 franchi, che corrisponde a meno di un franco al giorno e a passeggero.
- I pullman esteri possono pagare una tassa giornaliera o mensile. Applicando la tariffa massima, l'aliquota giornaliera raggiungerebbe 25 franchi, equivalendo a meno di un franco al giorno e a passeggero.
- La tassa forfettaria minima applicabile è valida una settimana e costa 25 franchi. Ciò significa che in futuro il prezzo delle gite giornaliere in pullman non aumenterà di un centesimo.

### Confronto con i Paesi limitrofi

Un confronto con i Paesi limitrofi mostra che la soluzione svizzera, che prevede l'introduzione di una tassa forfettaria per i pullman, è tra le meno costose. In Germania, per esempio, i pullman esteri pagano una tassa sul valore aggiunto di 1,3 pfenning a persona e a chilometro; facendo i calcoli, un pullman con 30 persone a bordo per una gita di un giorno da Basilea a Donaueschingen paga 101.40 marchi tedeschi, ossia circa 80 franchi (260 km x 30 persone x 1,3 pfennig). In Italia, per il tratto paragonabile Chiasso-Verona, andata e ritorno, si pagano 36'000 lire di pedaggi autostradali, ovvero circa 31 franchi svizzeri; in Francia il tragitto Basilea-Dijon, andata e ritorno, costa 500 franchi francesi, vale a dire circa 125 franchi svizzeri. In Austria per effettuare il tratto S. Margrethen-Kufstein, oltre a una vignetta autostradale che costa 300 scellini (circa 35 franchi) si devono pagare altri 300 scellini circa di pedaggio per l'attraversamento della galleria di Arlberg.

### La TTPCP promuove il turismo

Un esiguo onere supplementare per i pullman da turismo è giustificato, tanto più che la TTPCP contribuisce notevolmente a rafforzare l'attrattiva della Svizzera in quanto Paese turistico. La nuova tassa infatti

- contribuisce a trasferire il traffico dalla strada alla ferrovia e di conseguenza a ridurre l'inquinamento ambientale;
- costituisce uno strumento fondamentale per l'attuazione dell'iniziativa delle Alpi ed è una importante premessa per preservare un paesaggio alpino intatto;
- contribuisce alla riuscita dei negoziati bilaterali e rafforza la competitività della Svizzera nel contesto europeo;
- contribuisce notevolmente al finanziamento dell'ammodernamento della ferrovia, favorendo indirettamente il turismo.

### **Conclusione**

La soluzione, proposta dal Parlamento, di introdurre una tassa forfettaria tiene espressamente conto consapevolmente delle esigenze del settore del turismo. Sono perciò assurde le minacce di boicotto da parte di imprese di pullman estere, visto che i viaggi in Svizzera continueranno a essere a buon mercato.

### **TTPCP: nessun aumento dei trasporti effettuati con autofurgoni**

E' diffuso il parere secondo cui, introducendo la TTPCP, aumenteranno considerevolmente i trasporti effettuati con autofurgoni. Quest'ultimi (fino a 3,5 t di peso totale) sono effettivamente favoriti rispetto agli autoveicoli pesanti (oltre 3,5 t di peso totale), visto che non sottostanno al divieto di circolazione di notte e alla domenica e gli autisti non devono essere titolari di una licenza per autoveicoli pesanti (è valida la licenza della categoria B). Contrariamente agli autocarri, agli autofurgoni non si applica l'ordinanza per gli autisti. Il carico utile degli autofurgoni è tuttavia limitato a circa 2 t al massimo. Inoltre, senza dispositivi particolari, gli autofurgoni non possono trasportare merci speciali quali olio minerale, cemento, latte, ecc.

Negli ultimi anni è stato rilevato un leggero aumento dei trasporti effettuati con autofurgoni. Dal 1990 al 1997 il numero di quest'ultimi è aumentato dell'8 % e le relative prestazioni chilometriche del 7 %. Secondo l'ASTAG i motivi principali sono da ricondurre al divieto di circolazione di notte e alla domenica applicato agli autocarri nonché alla crescente importanza delle consegne „just-in-time“.

### **Argomenti a sfavore di un aumento dei trasporti effettuati con autofurgoni:**

- Il trasporto di merce pesante con autofurgoni necessita più personale. Per un carico utile di 2 t è necessario un autista, esattamente come per un autocarro di 40 t che dispone di un carico utile di 25 t. Nonostante per i tragitti effettuati in autofurgone non sia necessaria la licenza per autocarri e, di conseguenza, sia possibile impiegare personale ausiliario, dal punto di vista finanziario, i trasporti di merce pesante effettuati con autofurgoni su lunghi tratti non sono redditizi.
- La TTPCP porterà a un migliore sfruttamento della capacità di tutti i veicoli di trasporto. Determinante per la scelta del mezzo di trasporto sono il volume e le proporzioni della merce. Sarà perciò possibile trasferire dagli autocarri agli autofurgoni soltanto una piccola quantità di merce (delle categorie 3,5 – 12 t).
- L'aumento dei trasporti effettuati con autofurgoni sarà esiguo considerato il grande volume di merce da trasportare e gli speciali dispositivi necessari. Stime parlano di un aumento massimo dell'1,5 % del volume di merci.

### **Conclusione**

Considerate le premesse nel settore svizzero dei trasporti e il volume di merci trasportato con autoveicoli pesanti, non si deve temere un forte aumento dei trasporti con autofurgoni in seguito all'introduzione della TTPCP. L'esiguo carico utile degli autofurgoni e il grande numero di personale necessario per effettuare i trasporti non permetteranno un incremento considerevole. Il potenziale aumento delle prestazioni chilometriche, stimato a 1,5 %, è da considerare esiguo.