

Annulare i vantaggi fiscali dei camion diesel!

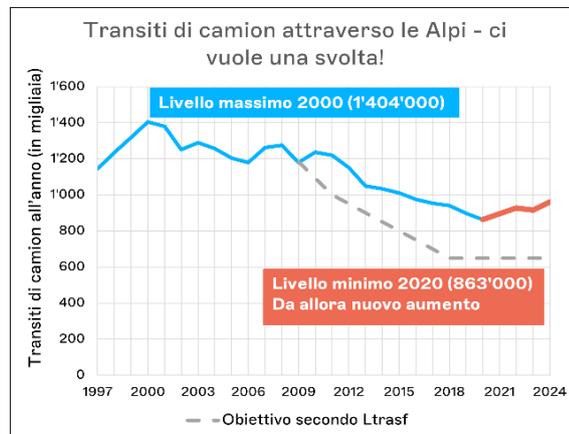
Da più di vent'anni la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) è uno strumento centrale della politica di trasferimento svizzera, ma oggi arriva ai suoi limiti. Pro Alps si impegna affinché la corrente revisione della TTPCP porti a più trasferimento, alla verità dei costi e alla protezione del clima. Il vantaggio fiscale per i camion diesel, pari a 300 milioni di franchi all'anno, deve cessare!

TTPCP - una chiave per il trasferimento sulle rotaie

La tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) è stata introdotta nel 2001 in seguito all'approvazione popolare dell'iniziativa delle Alpi e aveva lo scopo di tassare il trasporto merci su strada in base ai suoi costi ambientali, di congestione e sanitari. Ciò rende il trasporto ferroviario più competitivo e incentiva il trasferimento delle merci sulla ferrovia, più rispettosa dell'ambiente. Due terzi delle entrate confluiscono nel Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF), un terzo va ai Cantoni. La TTPCP è quindi uno strumento centrale della politica svizzera di trasferimento modale e contribuisce al contempo al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria.

Trasferimento sotto pressione

Dopo che dall'introduzione della TTPCP il numero di camion in transito dalle Alpi è costantemente diminuito, dal 2020 il numero sta di nuovo aumentando. Al più tardi nel 2026 si rischia di sorpassare di nuovo il milione. Questo mostra che, dopo vent'anni, la TTPCP attuale arriva al suo limite ed è necessaria una revisione ambiziosa. Affinché la Svizzera raggiunga il suo obiettivo di trasferimento fissato per legge, l'effetto di trasferimento modale della TTPCP deve essere rafforzato.



Grafica: Pro Alps; Dati: Ufficio federale dei trasporti (UFT)

Rumore, inquinamento, colonne - e il popolo paga

Secondo l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, il traffico pesante causa ogni anno 4 miliardi di franchi di costi ambientali, danni alla salute, incidenti e ingorghi. Le entrate derivanti dalla TTPCP coprono appena un quarto di tale importo. Ciò significa che ogni anno circa 3 miliardi di franchi sono a carico della popolazione svizzera. Questa situazione è insostenibile.

Con la revisione della TTPCP bisogna...



... rafforzare l'effetto di trasferimento della TTPCP.



... intensificare la decarbonizzazione del traffico pesante.



... ovviare all'insufficiente bilancio dei costi del traffico pesante.

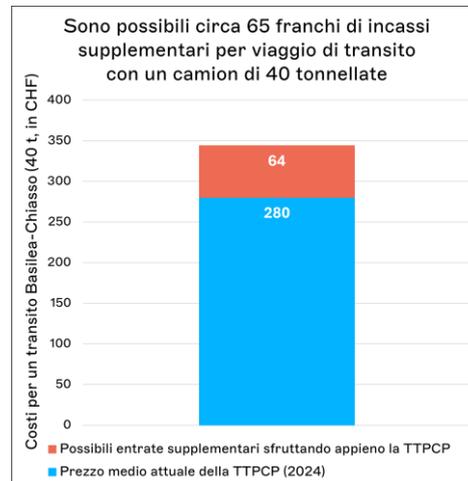


... rafforzare il finanziamento del FIF, attualmente sotto pressione.

300 milioni di franchi regalati – ogni anno!

La TTPCP viene riscossa su tutti i viaggi effettuati da veicoli di peso superiore a 3,5 tonnellate sulle strade nazionali e sul resto della rete stradale. Il sistema TTPCP prevede tre categorie di prezzo. In ciascuna di esse l'importo è calcolato in base ai chilometri percorsi, al peso del veicolo e alle emissioni. Vale la regola: più il camion è pesante e inquinante, più alta è la TTPCP per chilometro.

L'importo della TTPCP è regolato dall'accordo sui trasporti terrestri (ATT) tra l'UE e la Svizzera. Per il viaggio medio di transito Basilea-Chiasso, la Svizzera può richiedere al massimo 344 franchi. Attualmente il prezzo medio è di circa 280 franchi. Secondo i dati della Confederazione, questo mancato sfruttamento della TTPCP equivale a un'agevolazione fiscale per il traffico pesante di circa 300 milioni di franchi all'anno.



Grafica: Pro Alps; Dati: Ufficio federale dei trasporti (UFT)



A proposito: L'abolizione del vantaggio fiscale per i camion diesel è stato esplicitamente raccomandata nel cosiddetto «rapporto Gaillard» in vista del pacchetto di misure di alleggerimento 27.

Consiglio federale senza ambizioni

Con l'attuale revisione della TTPCP, il Consiglio federale intende integrare nel sistema i camion elettrici a partire dal 2029, ma con forti sconti fino al 2035. Finora questi veicoli sono completamente esenti dalla TTPCP. Sebbene oltre il 90% del traffico pesante sia costituito da camion diesel (EURO VI), la Confederazione intende applicare loro tariffe più elevate solo a partire dal 2029. Queste misure non sono sufficienti per garantire il trasferimento su rotaia, che è attualmente a rischio.

Il Parlamento deve ora apportare delle modifiche

Con i suoi piani, il Consiglio federale agisce con troppa esitazione di fronte all'emergenza del trasferimento modale. L'effetto di trasferimento della TTPCP deve essere rafforzato con effetto immediato. I camion diesel devono pagare di più per i costi causati!

Le nostre richieste - i camion diesel devono coprire i loro costi!

- Sfruttamento completo dell'importo massimo consentito in base all'accordo sui trasporti terrestri (ATT) con UE: in particolare, immediata declassificazione dei veicoli EURO-VI nella seconda categoria più conveniente. Dal 2012 questi veicoli beneficiano della categoria più conveniente. Attualmente il 90% di tutti i camion paga solo l'importo più basso. Potenziali maggiori entrate: CHF 300 milioni all'anno.
- In alternativa: adeguamento degli importi della TTPCP nell'ambito del quadro ATT, per sfruttare appieno gli importi massimi concessi. Potenziali maggiori entrate: CHF 68 milioni all'anno.
- Adeguamento completo e costante della TTPCP al rincaro: dalla sua introduzione nel 2001, la TTPCP è stata adeguata leggermente solo due volte - in tutto del 6%. L'inflazione cumulata fra il 2001 e il 2025 è stata tuttavia del 15%. Potenziali maggiori entrate: CHF 80 milioni all'anno.