Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

Equa ed efficace

La tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) in Svizzera

Impressum

Editore
Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE). Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC)

Redazione e testi
Peter Krebs, Ueli Balmer

Collaborazione
La presente pubblicazione è stata realizzata con la collaborazione dei servizi tecnici e linguistici del DATEC e della ditta Rapp Trans SA.

Produzione
Stato maggiore della comunicazione ARE, Rudolf Menzi

Realizzazione grafica
Desk Design, Hinterkappelen
Atelier Grünig, Berna

Foto
Oberzolldirektion Bern, Atelier Grünig (copertina), DATEC/Béatrice Devène (p. 3), Keystone (p. 4), European Union/Brussels/Berlaymont (p. 6) BLS Alptransit (p. 10), schweizer zoll (p. 8, 12, 14, 16, 20), USEGO SA (p. 18)

Distribuzione
La versione elettronica è consultabile all'indirizzo: www.are.admin.ch

01.2015

Equa ed efficace

La tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) in Svizzera

Indice

Prefazione della Consigliera federale Doris Leuthard **3**

1ª parte: Situazione iniziale

1 Dominio della strada – La situazione dei trasporti 4

2 Armonizzazione con l'Ue – La situazione giuridica 6

3 Un passo verso la verità dei costi – Il contesto economico 8

4 Elementi di una politica dei trasporti moderna – Le misure supplementari 10

2ª parte: Attuazione

5 Semplice e affidabile – Il rilevamento dei dati 12

6 Basi chiare – Il calcolo della tassa 14

7 La strada verso l'interoperabilità – Riscossione elettronica 16

3ª parte: Le ripercussioni

8 Bilancio positivo – Le ripercussioni della TTPCP 18

9 Meno veicoli, più merci – Le ripercussioni sul traffico transalpino 20

Allegato

Cronologia, bibliografia, indirizzi 22

Prefazione
della Consigliera federale Doris Leuthard

Consigliera federale
Doris Leuthard
Capo del Dipartimento
federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia
e delle comunicazioni
(DATEC)

Dal 2001 la Svizzera, con l'introduzione della TTPCP, indica la via da seguire nell'ambito di una politica moderna dei trasporti di merci. Gli esperti in logistica fanno sempre più affidamento al trasporto combinato. Grazie al calcolo della tassa basato sulle prestazioni e sulle emissioni, la TTPCP ha reso il trasporto di merci su strada più efficiente e più rispettoso dell'ambiente e ha ridotto il numero delle corse con veicoli vuoti. Nel contempo, tramite l'integrazione dei costi relativi agli incidenti e ai danni ambientali fino ad oggi non coperti, si è potuto applicare il principio della verità dei costi, migliorando la competitività della rotaia. La TTPCP rappresenta così un elemento chiave di una politica dei trasporti sostenibile che apre le porte all'auspicato trasferimento del traffico pesante. Sempre più Paesi europei hanno deciso di percorrere la via segnata dalla Svizzera. La nuova opportunità, prevista dalla direttiva dell'Ue relativa alla tassazione di veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada, di integrare almeno una parte dei costi esterni nel calcolo della tariffa della tassa, può rappresentare un ulteriore passo in questa direzione.

Nella presente pubblicazione vengono illustrati i fatti che hanno portato all'introduzione della tassa, i relativi calcoli e rilevamenti nonché gli effetti constatati fino ad oggi. Emergono poi in modo evidente le interazioni con le disposizioni giuridiche e le interconnessioni economiche dell'Ue. Tramite lo strumento della TTPCP si rileva inoltre che, anche in questo contesto, è possibile trovare soluzioni importanti orientate al futuro che tengono in considerazione gli interessi di tutte le parti. Questa via risulta fondamentale anche perché, proprio in ambito dei trasporti, vi sono ulteriori problemi che possono essere risolti solo con una visione d'insieme condivisa dei trasporti e approcci innovativi.

Consigliera federale Doris Leuthard

1 **Dominio della strada** – La situazione dei trasporti

Due sono le tendenze caratteristiche del traffico merci in Europa: la quantità totale di merci continua ad aumentare e la maggior parte di esse viene trasportata su strada. Ciò vale anche per il traffico attraverso le Alpi.

«Questa non è una galleria per il traffico pesante», precisò il ministro dei trasporti svizzero nel 1980, in occasione dell'inaugurazione della galleria stradale del San Gottardo. Inizialmente, in effetti, erano solo poche centinaia i camion che ogni giorno circolavano sulla nuova autostrada transalpina. Tuttavia nel corso degli anni il flusso di merci è aumentato enormemente. Nel 2000 erano circa 1,2 milioni i veicoli pesanti ad effettuare trasporti su strada: nello stesso periodo la quota delle corse di transito è passata da circa un quarto a circa tre quarti. Le misure prese da allora, pur avendo comportato temporaneamente un'inversione di tendenza non hanno permesso di evitare che, sulle strade di accesso nelle valli alpine sui versanti nord e sud della galleria del San Gottardo, il rumore e l'inquinamento atmosferico spesso superano i valori limite fissati per legge. Inoltre, nei giorni di punta durante il periodo delle vacanze, continuano regolarmente a formarsi delle code davanti ai portali della galleria.

Un problema internazionale
Il traffico di transito rappresenta un problema per tutta la regione alpina. In Austria e in Francia il trasferimento del traffico dalla ferrovia alla strada continua il suo corso inarrestabile: rispettivamente con il 30 per cento circa e il 15 per cento circa, la quota della ferrovia in entrambi i Paesi limitrofi è decisamente inferiore rispetto alla Svizzera, dove circa il 65 per cento delle merci attraversa le Alpi su rotaia. Nel 2005, lungo l'arco alpino tra il Moncenisio/Fréjus e il Brennero, la ferrovia deteneva ancora una quota del 37 per cento. E fino al 1982, trasportava attraverso le Alpi più merci della strada.

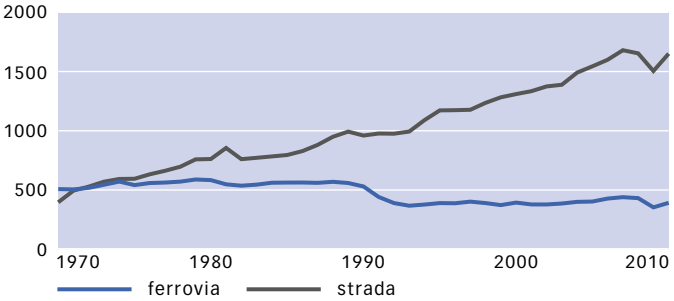
Crescita generale
L'evoluzione del traffico attraverso le Alpi segue una tendenza generale. Tra il 1970 e il 2010, le prestazioni di trasporto del traffico pesante nei 26 Paesi oggi membri dell'Ue (Cipro esclusa) sono più che raddoppiate, passando da 1095 a 2296 miliardi di tonnellate-chilometro. Contemporaneamente, la strada ha incrementato la sua quota nel traffico merci totale dal 36 al 72 per cento. Per svariati motivi, la ferrovia è risultata sempre meno competitiva. Negli Stati membri dell'Ue, tra il 1970 e il 2010, ha infatti sofferto un calo delle prestazioni di trasporto del 24 per cento circa, scendendo a 392 miliardi di tonnellate-chilometro. La quota della ferrovia, sul totale delle merci trasportate nell'Ue, si è ridotta e di conseguenza e rappresenta, nell'anno di riferimento 2010, solo ancora il 17 per cento circa.

Situazione politica
Tutte le previsioni stimano, sul medio-lungo termine, un'ulteriore forte crescita del trasporto merci, sia per l'area dell'Ue che per la Svizzera. Le misure politiche assumono un influsso determinante sulla ripartizione modale. Ciò vale in particolare per il traffico attraverso le Alpi. Un aumento del limite di peso senza TTPCP e senza misure di accompagnamento avrebbe provocato fra il 2000 il 2015 un raddoppio del traffico pesante sulla rete stradale svizzera. Una tale prospettiva era ritenuta insostenibile dalla popolazione interessata dal forte traffico sugli assi di transito. È stata pertanto lanciata un'iniziativa popolare mirante a garantire la protezione delle Alpi dal traffico di transito. Grazie alla solidarietà di altre cerchie della popolazione non direttamente interessate dal problema, il progetto è stata accettato dal popolo nel febbraio del 1994. Il nuovo articolo costituzionale fissa a 650 000 il limite delle corse annue attraverso le Alpi. L'obiettivo deve essere raggiunto soprattutto mediante il trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia.

L'evoluzione del traffico negli ultimi anni è caratterizzata da un forte incremento delle quantità trasportate e da un notevole trasferimento dalla ferrovia alla strada.

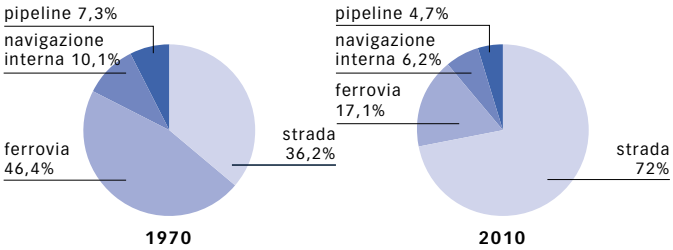
Traffico merci nei 26 Paesi dell'Ue [1)]

Confronto strada – ferrovia
in miliardi di tonnellate-chilometri



[1)] Tutti eccetto Cipro per mancanza di dati disponibili

Ripartizione dei mezzi di trasporto (intermodale)

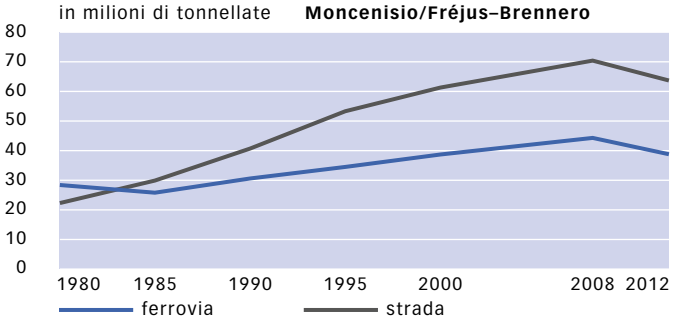


Il traffico merci attraverso le Alpi è nel complesso cresciuto considerevolmente e c'è stato un trasferimento sulla strada. In Svizzera, la ferrovia ha ancora una posizione più forte che in Francia e in Austria. La forte crescita sulla strada è da ricondurre all'aumento del limite di peso introdotto nel 2001 con il nuovo regime dei trasporti.

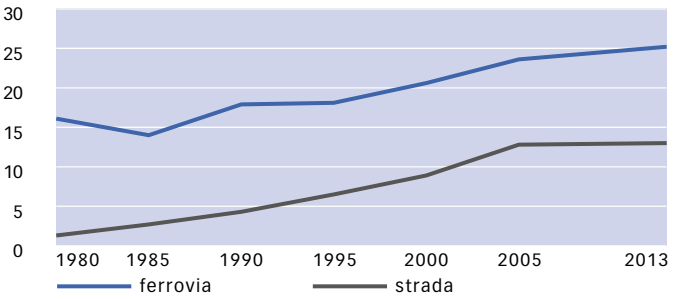
Traffico totale attraverso le Alpi (traffico interno, d'importazione, di esportazione e di transito)

Totale
in milioni di tonnellate

Segmento alpino: Moncenisio/Fréjus–Brennero



Svizzera
in milioni di tonnellate



Retroscena

Supremazia del San Gottardo

Il San Gottardo è indubbiamente il più importante valico alpino svizzero. Dei complessivi 1 257 000 veicoli pesanti che nel 2008 hanno attraversato le Alpi svizzere, 943 000 hanno percorso il San Gottardo. Gran San Bernardo, Sempione e San Bernardino hanno totalizzato assieme poco più di 313 000 veicoli. Anche per quanto riguarda il traffico ferroviario, il San Gottardo è al primo posto seguito dal Sempione.

Quota maggiore della ferrovia

In Svizzera, la quota della ferrovia nel traffico merci attraverso le Alpi è nettamente superiore a quella di Austria e Francia. Le ragioni principali di questa diversa evoluzione sono la TTPCP e il divieto di circolazione la domenica e la notte. A ciò si aggiunge il limite di peso di 28 tonnellate per i veicoli pesanti, valido fino al 2001, nettamente inferiore rispetto a quello delle 40 tonnellate applicato dall'Unione europea, e che è andato a favore della ferrovia.

Traffico di aggiramento

I limiti di peso inferiori in vigore precedentemente generavano il cosiddetto «traffico di aggiramento». Dal punto di vista della Svizzera, questo tipo di traffico si svolgeva in entrambe le direzioni. A causa del limite di peso inferiore, vi era la tendenza a scegliere un valico alpino austriaco o francese, invece di utilizzare la via più diretta attraverso la Svizzera. Con l'innalzamento del limite di peso, questa quota è stata «riconquistata». Viceversa, i veicoli pesanti fino a 28 tonnellate preferivano transitare attraverso la Svizzera, dove fino al 2000 i costi di transito erano nettamente inferiori rispetto ai Paesi vicini. Questo vantaggio è venuto meno con l'introduzione del nuovo regime dei trasporti.

2 **Armonizzazione con l'Ue** – La situazione giuridica

Nel 2002 è entrato in vigore l'accordo sui trasporti terrestri tra la Svizzera e l'Ue. L'innalzamento del limite di peso sulle strade svizzere e l'introduzione della TTPCP sono associati nel quadro di una soluzione innovativa.

Pur essendo al centro dell'Europa, la Svizzera non fa parte dell'Ue. Siccome però importanti vie di transito – soprattutto in direzione nord-sud – attraversano il Paese alpino, la politica svizzera in materia di trasporti (di merci) ha sempre delle ripercussioni anche sui Paesi limitrofi. Non è quindi un caso che la problematica dei trasporti sia da molto tempo uno degli argomenti principali nelle relazioni tra la Svizzera e l'Ue. In primo piano vi era e vi è tuttora il traffico di transito attraverso le Alpi. L'accettazione dell'articolo sulla protezione delle Alpi nel 1994 ha dato un nuovo impulso a queste relazioni. L'intenzione della Svizzera di limitare i transiti attraverso l'arco alpino ha provocato forti reazioni da parte dell'Ue, che non intendeva rinunciare alla libertà del traffico merci. Dopo quasi quattro anni di negoziati, talvolta difficili, le due Parti sono giunte ad un'intesa con la stipula dell'Accordo sui trasporti terrestri, che permette a entrambe di continuare a perseguire i loro obiettivi in materia.

Elementi importanti
Dal punto di vista svizzero riveste particolare importanza il fatto che l'Ue riconosce esplicitamente l'obiettivo principale della politica elvetica in materia di traffico di transito: il trasferimento su rotaia. Un importante strumento per l'attuazione di questo obiettivo è la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni. Anch'essa accettata dall'Ue, la tassa viene applicata su tutto il territorio, quindi non solo per corse di transito. Infatti anche i veicoli pesanti nazionali devono pagarla come quelli esteri. La tassa rispetta quindi il principio della non discriminazione. Dal canto suo la Svizzera si è impegnata ad innalzare progressivamente il limite in vigore delle 28 tonnellate alle 40 tonnellate dell'Ue. Inoltre, ha confermato l'obbligo già contratto di potenziare la sua rete ferroviaria nel traffico attraverso le Alpi, in particolare con la costruzione di due gallerie di base al Lötschberg e al San Gottardo.

Attuazione a livello giuridico
I risultati dei negoziati sono confluiti nell'accordo sui trasporti terrestri. Quest'ultimo si compone di sette accordi singoli, i cosiddetti accordi bilaterali, con i quali la Svizzera ha reimpostato le sue relazioni con l'Ue. Gli elementi principali sono la fissazione di un limite superiore per la tariffa della TTPCP e l'innalzamento del limite di peso a 40 tonnellate. La tariffa ammessa è stata determinata in modo tale che il prezzo di una corsa di transito tra Basilea e Chiasso non superi i 325 franchi. Inoltre è stato stabilito di introdurre progressivamente il nuovo regime della tassa e l'aumento del limite di peso (vedi retroscena). L'accordo sui trasporti terrestri non disciplina solamente il limite di peso e il prezzo delle corse di transito, ma liberalizza anche l'accesso al mercato dei trasporti sia stradali che ferroviari. Nel traffico stradale, tra l'altro, è stato introdotto nel 2005 il cosiddetto «grande cabotaggio», ovvero la possibilità di effettuare trasporti tra due Paesi terzi. Un'impresa di trasporti svizzera può ad esempio caricare merci in Austria e trasportarle in Germania. Nel traffico ferroviario, la Svizzera e l'Ue si concedono reciprocamente il libero accesso alla rete. Ciò rende possibile la concorrenza tra le imprese ferroviarie al di là dei confini.

Una soluzione innovativa
Le misure concordate con la Svizzera per risolvere i problemi del traffico hanno per l'Ue un carattere innovativo da diversi punti di vista, in quanto anche quest'ultima è consapevole del fatto che il traffico merci sulle strade non può continuare ad aumentare senza freni. L'obiettivo è quello di sostituire gradualmente le tasse attualmente a carico del sistema dei trasporti con strumenti che permettano di internalizzare effica-

cemente sia i costi infrastrutturali che quelli esterni. Per molti aspetti, la TTPCP persegue questi obiettivi:

- è commisurata alle prestazioni chilometriche (il suo importo dipende direttamente dai chilometri percorsi), è riscossa nel luogo dell'utilizzo ed è differenziata in base alle classi di emissioni Euro. È quindi conforme al principio di causalità;
- si applica tanto ai veicoli nazionali che a quelli esteri, al traffico interno, di transito, di importazione e di esportazione; non è discriminatoria e non genera situazioni di concorrenza sleale;
- ai fini della sua applicazione, si è fatto in modo che la tassa sia, per quanto possibile, compatibile dal punto di vista amministrativo e tecnico con i sistemi previsti nell'Ue.

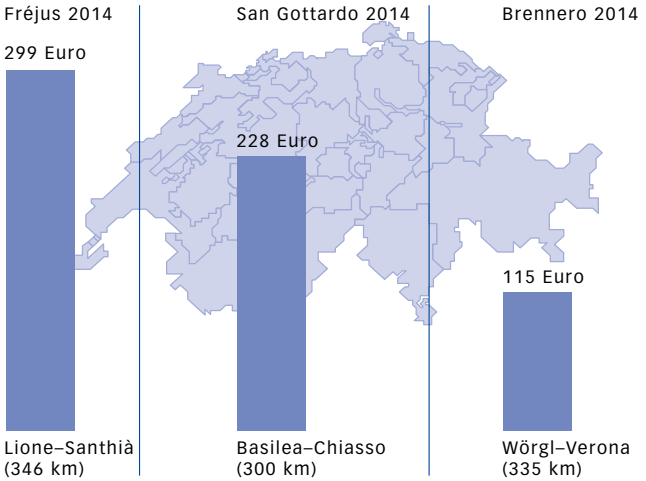
Adeguamento della direttiva sulla tassazione degli autoveicoli pesanti

La revisione della direttiva «Eurovignetta» ha segnato un passo in avanti nella direzione prevista. La direttiva disciplina la tassazione degli autoveicoli pesanti che circolano sul territorio dell'Ue. I punti salienti della revisione entrata in vigore il 9 giugno 2006 sono:

- la sua applicabilità agli autoveicoli a partire dalle 3,5 tonnellate (finora 12 tonnellate);
- la possibilità di introdurre l'obbligo di pedaggi o tasse non solo sulle autostrade, ma anche su altre strade fino all'intera rete;
- la possibilità di differenziare le tariffe secondo la fascia oraria;
- la possibilità di riscuotere supplementi in zone sensibili.

Tasse di transito attraverso la Svizzera (Basilea–Chiasso) e su due itinerari comparabili attraverso le Alpi all'estero (Lyon–Santhià e Wörgl–Verona). È indicato un importo medio per un veicolo di 40 t. Le tasse possono variare a seconda dell'ora del giorno, del corso del cambio, delle emissioni del veicolo, ecc.

Confronto tra le tasse di transito al Fréjus, San Gottardo e Brennero



Retroscena

Un asso nella manica

Il 27 settembre 1998 il progetto di TTPCP è stato approvato da un sorprendente 57 per cento degli elettori. Una ragione importante del risultato è stato l'interesse della Svizzera ad avere buoni rapporti con l'Ue. Dopo il rifiuto dell'adesione allo Spazio economico europeo nel 1992, l'economia svizzera era fortemente interessata alla conclusione di accordi bilaterali con l'Ue. La conclusione di questi accordi supponeva tuttavia da parte svizzera una concessione in merito ai limiti di peso dei mezzi pesanti. Senza misure di accompagnamento, l'aumento da 28 a 40 tonnellate del peso dei veicoli richiesto dall'Ue avrebbe avuto come effetto un massiccio aumento del volume di traffico sugli assi di transito svizzeri. Tali circostanze avrebbero comportato un netto rifiuto degli accordi bilaterali da parte del popolo. La TTPCP ha permesso di sbloccare questa impasse: quale garanzia contro un'invasione di tir esteri, la tassa offre le condizioni per l'accettazione di due richieste collegate tra loro: quella europea per un aumento dei limiti di peso e quella svizzera per la stipula degli accordi bilaterali.

Introduzione scaglionata

Per dare tempo agli autotrasportatori di adeguarsi, è stato deciso di introdurre il nuovo regime in modo scaglionato:

1.1.2001:
- Introduzione della TTPCP con una tariffa di 1,6 ct./tkm.
- Aumento del limite di peso da 28 a 34 t.

1.1.2005:
- Aumento della tariffa a 2,44 ct./tkm.
- Aumento del limite di peso a 40 t.

1.1.2008:
- Aumento della tariffa a 2,70 ct./tkm.

3 **Un passo verso la verità dei costi** – Il contesto economico

La TTPCP si prefigge l'obiettivo di internalizzare tutti i costi del trasporto di merci su strada. In questo modo, per la prima volta in Europa, chi inquina paga anche i costi esterni dovuti al trasporto di merci su strada. Gli introiti aiutano a finanziare i grandi progetti ferroviari. La TTPCP contribuisce inoltre al trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia.

Ai sensi della legge, la tariffa della TTPCP non deve superare i 3 centesimi per chilometro e tonnellata di peso totale. Nell'accordo sui trasporti terrestri, l'Ue e la Svizzera si sono accordate su un prezzo massimo per il transito, che consente di adottare una tariffa per la TTPCP di 2,70 centesimi. Quest'ordine di grandezza è da un lato il risultato dell'intesa politica, dall'altro rappresenta anche uno degli obiettivi principali della TTPCP: l'imputazione dei costi esterni e dunque l'applicazione del principio della verità dei costi.

Verso la verità dei costi
Nell'ambito della politica dei trasporti svizzera e sempre più anche europea, negli ultimi anni è emerso un consenso secondo cui il traffico deve sostenere tutti i costi che genera. In caso contrario, lo Stato e la collettività sono costretti ad assumersi spese elevate, che equivalgono a una sovvenzione indiretta. E questo, a sua volta, fa sì che il traffico cresca a dismisura perché costa poco. L'imputazione di tutti i costi consente di arrestare questo movimento a spirale, dannoso sia per l'economia nazionale, sia per l'ambiente. Per attuare la verità dei costi occorre considerare, oltre ai costi diretti risultanti dalla costruzione e manutenzione delle strade (i costi d'infrastruttura), anche i costi esterni per l'ambiente e la salute.

La maggioranza degli economisti e delle autorità politiche è favorevole all'imputazione della totalità dei costi in base al principio di causalità. A tale scopo, bisogna innanzitutto quantificare i costi esterni. Su incarico del Consiglio federale, il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni ha svolto ricerche approfondite. Inizialmente, questi studi si sono concentrati sui tre settori di costo, che da un lato hanno raggiunto una dimensione di notevole importanza e dall'altro possono essere monetizzati in modo affidabile: i costi per danni alla salute e agli immobili causati dall'inquinamento atmosferico, i costi dovuti al rumore e i costi degli incidenti. I costi esterni così rilevati per il traffico merci su strada ammontavano in passato (1993) a 1000 milioni di franchi svizzeri all'anno. Considerando i costi scoperti in base al conto stradale e la necessaria compensazione della tassa forfetaria sul traffico pesante, questo importo è salito a 1150 milioni di franchi.

Negli anni scorsi i calcoli sono stati aggiornati, tenendo conto da un lato di aspetti finora non considerati come la deturpazione del paesaggio e i danni al clima e dall'altro di un nuovo calcolo dei settori già quantificati sulla base di nuovi dati scientifici. Secondo la procedura di ricorso (vedi sotto) si contano costi esterni per il traffico pesante pari a 1554 milioni di franchi. Considerando le eccedenze dei costi diretti di 75 milioni di franchi, il disavanzo da colmare con la TTPCP si riduce a 1479 milioni di franchi. Nel 2008, tenendo presente l'aumento della tassa, l'utile netto è stato di 1441 milioni di franchi così che i costi non coperti hanno raggiunto quota 38 milioni di franchi. Contro questo metodo di calcolo, in particolare contro l'internalizzazione dei costi delle code nella tariffa della tassa, il settore degli autotrasportatori ha interposto ricorso, con successo, al Tribunale amministrativo federale. Con decisione del 19 aprile 2010, il Tribunale federale ha tuttavia respinto il ricorso, confermando la legittimità della ripresa dei costi delle code e di conseguenza anche l'aumento della tariffa della tassa

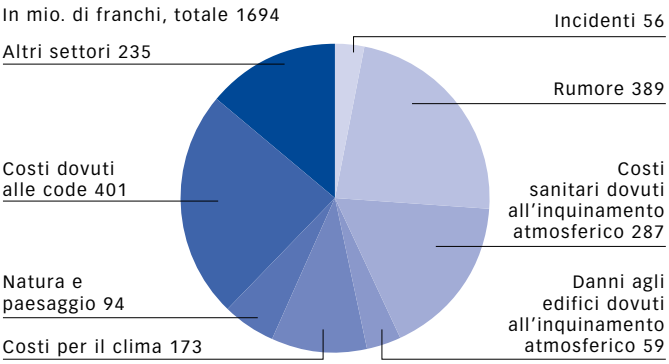
decisa dal Consiglio federale per il 1° gennaio 2008. Nel quadro di un secondo ricorso invocato dal settore degli autotrasportatori il tribunale federale ha confermato l'8.8.2013 questa decisione.

Compensazione per il limite di peso superiore
La tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni è stata concepita quando il Consiglio federale non intendeva modificare il limite di peso di 28 tonnellate. Con l'innalzamento a 40 tonnellate, la TTPCP assume una funzione supplementare. Fa sì che il traffico di autocarri non cresca a dismisura. Il limite di peso superiore consente inoltre ai trasporti di merci su strada di operare un salto di produttività: le imprese di trasporto sono in grado di trasportare più merci con meno dipendenti e meno veicoli. Nel traffico di transito, bisogna poi aggiungere il risparmio di tempo risultante dal fatto che non bisogna più aggirare la Svizzera e passare dai Paesi limitrofi. La TTPCP compensa questo incremento della produttività e impedisce così una migrazione delle merci dalla ferrovia alla strada.

Risorsa finanziaria per le gallerie attraverso le Alpi
Ogni tassa presenta una colonna delle entrate e una colonna delle uscite. Il Parlamento e il popolo hanno impostato l'impiego dei proventi della TTPCP in modo che la tassa amplifichi ulteriormente l'effetto a cui mira la politica dei trasporti. Dei due terzi che spettano alla Confederazione, la quota maggiore confluisce nella cassa per il finanziamento dei grandi progetti dei trasporti pubblici (FTP). La TTPCP diventa così la principale fonte di finanziamento della nuova ferrovia transalpina (NFTA), che svolgerà un ruolo determinante per il traffico che attraverserà le Alpi nel 21° secolo. L'importanza della TTPCP per la NFTA va ben oltre il periodo della costruzione: rafforzando la competitività della ferrovia, fa sì che l'infrastruttura ferroviaria sia utilizzata meglio e possa essere gestita in modo da coprire i costi.

Stando a calcoli aggiornati e complementari, nel 2010 i costi esterni del traffico pesante ammontavano a 1694 milioni di franchi.

I costi non coperti del traffico pesante 2010



Retroscena

Calcolo della tariffa della tassa
Per determinare la tariffa della tassa, sono state innanzitutto calcolate le prestazioni chilometriche in Svizzera per ogni categoria di peso. I risultati sono stati in seguito moltiplicati per il peso medio delle singole classi. Per l'insieme delle classi è stato ottenuto un valore di 47 miliardi di tonnellate-chilometro. Se si dividono i costi non coperti, pari a 1,15 miliardi di franchi (compresa la soppressione della tassa forfettaria), per i 47 miliardi di tonnellate-chilometro, si giunge al valore di 2,5 centesimi per tonnellata-chilometro. Le tonnellate-chilometro per peso totale sono sempre alla base della determinazione della TTPCP. Per il calcolo sono stati utilizzati i dati del 1993, che nel frattempo sono stati aggiornati (vedi grafico).

Gli autocarri «puliti» pagano meno
La TTPCP ha un duplice impatto favorevole sull'ambiente. Essa non dipende solo dalle prestazioni chilometriche e dalla categoria di peso di un veicolo, ma anche dalla categoria di emissione. Per calcolare la tassa vengono formati tre gruppi corrispondenti alle categorie di emissione dell'Ue (vedi pagina 15). La differenza di prezzo tra le varie categorie non può superare il 15 per cento.

4 Elementi di una politica dei trasporti moderna – Le misure supplementari

La TTPCP è parte integrante e colonna portante di una politica svizzera in materia di transito e di traffico merci equilibrata. Il suo obiettivo: il trasporto più ecologico possibile attraverso le Alpi.

La Svizzera, che vanta una lunga tradizione in materia di transito, intende gestire la sua quota di traffico attraverso le Alpi, fornendo così un prezioso contributo al mercato europeo comune. Insiste tuttavia sul fatto che il crescente flusso di traffico debba svolgersi il più possibile nel rispetto dell'ambiente, dunque prevalentemente su rotaia. Ciò vale in particolare anche per il traffico attraverso le Alpi.

La TTPCP: elemento portante della politica svizzera in materia di traffico merci
Malgrado la sua importante funzione, era chiaro fin dall'inizio che la TTPCP, da sola, non permette di raggiungere tutti gli obiettivi prefissati. A questo scopo, infatti, le tariffe massime di 3 e 2,70 cts./tkm ammesse dalla legislazione svizzera e internazionale sono troppo basse.
La politica in materia di traffico merci poggia quindi su un intero pacchetto di misure in parte complesse, il cui denominatore comune è il trasferimento efficace del traffico merci su rotaia. Tra queste misure spiccano le trasversali alpine e la riforma delle ferrovie. Inoltre è stata emanata la legge sul trasferimento del traffico, che prevede ulteriori misure. Nel 2010 è stata sostituita dalla nuova legge sul trasferimento del traffico merci.

La nuova ferrovia transalpina
Il progetto più importante, anche in termini di costo, è rappresentato dalle due nuove linee ferroviarie transalpine, con le gallerie di base del San Gottardo (che con i suoi 57 chilometri sarà la galleria più lunga del mondo) e la galleria del Lötschberg, già entrata in esercizio nel 2007. Questo cosiddetto progetto NFTA porterà i collegamenti ferroviari attraverso le Alpi a un livello mai visto prima in termini di capacità e velocità, rendendo la ferrovia più competitiva nel traffico merci e nel traffico viaggiatori. Le nuove linee transalpine creano i presupposti necessari affinché il crescente traffico di merci possa attraversare le Alpi utilizzando prevalentemente la ferrovia.

La riforma delle ferrovie
È importante che anche le ferrovie facciano tutto il possibile per rafforzare la loro produttività e competitività. Dal 1999 la Svizzera ha posto in vigore una graduale riforma delle ferrovie, che soddisfa anche i requisiti della corrispondente direttiva dell'Ue. Dopo l'entrata in vigore dell'accordo sui trasporti terrestri, il pagamento di un prezzo di tracciato consente il libero accesso alla rete. Nell'ambito della riforma delle ferrovie, le Ferrovie Federali Svizzere (FFS) sono sensibilmente alleggerite dei loro debiti e trasformate in una società anonima, che resta di proprietà della Confederazione.

La competitività sempre più intensa tra le ferrovie sugli assi transalpini mira ad aumentare la qualità del traffico merci su rotaia e l'offerta di prestazioni innovative, così da rafforzare la capacità concorrenziale della ferrovia nei confronti della strada.

La legge sul trasferimento del traffico merci
La legge sul trasferimento del traffico merci contiene le basi che consentono di adottare le misure di accompagnamento che a loro volta contribuiranno a raggiungere l'obiettivo in materia di trasferimento. Fanno parte di queste misure di accompagnamento gli stanziamenti supplementari per promuovere il traffico merci ferroviario, in primo luogo il traffico combinato, la base portante della politica del trasferimento. I mezzi finanziari verranno impiegati per l'ordinazione di offerte supplementari nel traffico combinato accompagnato e non accompagnato.

Un'importante novità sono le basi legali contenute nella nuova legge che consentono l'introduzione di una borsa dei transiti alpini (BTA). L'essenza di questa borsa è la negoziazione dei diritti di transito. L'attraversamento di un collegamento stradale attraverso le Alpi verrebbe subordinato all'ottenimento del relativo diritto di transito. Le restrizioni quantitative nell'attribuzione di questi diritti consentono di controllare il flusso dei mezzi pesanti in transito e pertanto di garantire il raggiungimento dell'obiettivo di trasferimento. Per evitare il traffico di aggiramento sarebbe auspicabile introdurre la BTA di concerto con i Paesi confinanti.

La TTPCP è parte integrante di un intero pacchetto di misure volte a rafforzare la posizione della ferrovia.

Importanti misure supplementari della politica svizzera in materia di traffico di transito

Misura	Descrizione	Periodo
AlpTransit/NFTA	Nuove linee ferroviarie transalpine con le gallerie di base del San Gottardo e del Lötschberg	Lötschberg: in esercizio dal 2007 Gottardo: messa in esercizio a partire dal 2016
Legge sul trasferimento del traffico merci	Base per le misure di accompagnamento, tra cui la promozione del traffico combinato. Mette a disposizione i mezzi necessari (1830 mio. di franchi). Comprende le basi per l'introduzione della borsa dei transiti alpini	Limite di spesa per il periodo 2011–2018
Riforma delle ferrovie	La riforma delle ferrovie introduce la concorrenza nel trafffico ferroviario. Per il traffico merci vale il libero accesso alla rete. Le FFS vengono rifinanziate.	In vigore dall'inizio 1999

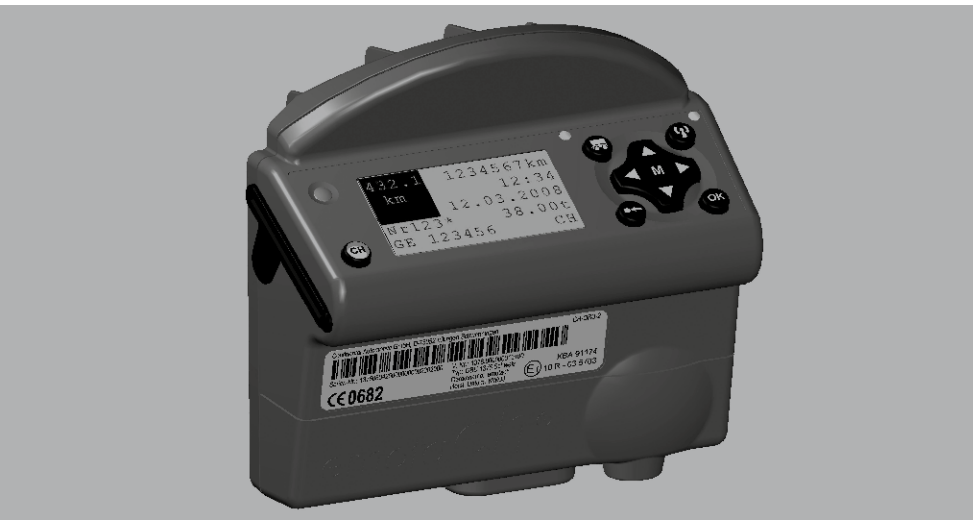
Retroscena

Sostegno popolare
Le regole della democrazia diretta fanno sì che in Svizzera siano i cittadini ad avere l'ultima parola su molti progetti. Nel realizzare i propri obiettivi, Governo e Parlamento sono dunque soggetti alla maggioranza del popolo. Come nel caso della politica in materia di traffico di transito: nell'autunno 1998, il popolo ha accolto a larga maggioranza sia il progetto sulla TTPCP, sia una nuova base di finanziamento per i grandi progetti ferroviari (tra cui la NFTA). Anche l'«articolo sulla protezione delle Alpi», che chiede il trasferimento del traffico in transito dalla strada alla ferrovia, è stato inserito nella Costituzione federale dopo una votazione popolare, nel 1994 (vedi pag. 4).

Capacità raddoppiata
Con la costruzione della NFTA raddoppierà la capacità di trasporto ferroviario attraverso le Alpi svizzere, passando dagli attuali 30 a circa 60 milioni di tonnellate all'anno, di cui circa due terzi sull'asse del San Gottardo e un terzo sull'asse del Lötschberg/Sempione. I tempi di percorrenza attraverso le Alpi si ridurranno di un'ora e mezza al massimo. Il viaggio da Zurigo a Milano durerà solo circa 2,5 ore. Grazie alla NFTA, una parte del traffico aereo sarà trasferito sulla ferrovia.

Finanziamenti anche per l'alta velocità
La Svizzera sta ammodernando radicalmente il suo sistema ferroviario. Inoltre, accanto alle linee transalpine, nell'ambito dello «Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF)» vengono realizzati progetti volti a rivalorizzare il traffico viaggiatori nazionale e a migliorare il raccordo alla rete europea ad alta velocità in direzione della Francia e della Germania.

5 **Semplice e affidabile** – Il rilevamento dei dati



I dati per la TTPCP sono rilevati e calcolati con metodi possibilmente semplici e al contempo affidabili. L'Amministrazione federale delle dogane (AFD) punta su una tecnologia moderna.

Alla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni sono assoggettati i veicoli adibiti al trasporto di persone e merci con un peso totale superiore a 3,5 tonnellate. La tassa è calcolata in base a tre criteri:
- i chilometri percorsi sul territorio svizzero
- il peso totale massimo autorizzato
- i valori di emissione del veicolo

Nella procedura di rilevamento, ma non di calcolo della tassa, si fa una distinzione tra veicoli svizzeri e veicoli esteri. Vi sono poi delle categorie di veicoli soggette a un ordinamento speciale, indipendente dalla loro provenienza.

Veicoli svizzeri
Rilevamento dei dati
I veicoli sono equipaggiati con un apparecchio di misura elettronico, la cosiddetta «On Board Unit». Questo apparecchio è accoppiato a un tachigrafo e registra i chilometri percorsi. Quando l'autocarro esce dal confine svizzero, un congegno montato sopra la strada (un «radiofaro») blocca il contatore. Allo stesso modo, l'apparecchio viene messo in funzione quando il veicolo rientra in Svizzera. Altre informazioni sono memorizzate direttamente nell'apparecchio (peso massimo autorizzato e categoria di emissione del veicolo) oppure possono essere immesse dal conducente (aggancio o sgancio di un rimorchio). L'apparecchio memorizza così tutti i dati necessari per calcolare l'importo della tassa.

Trasmissione dei dati
Ogni mese, il detentore soggetto alla tassa trasferisce questi dati dal suo apparecchio a una carta chip e li notifica alla dogana. Ciò avviene o inviando la carta chip (per posta) o trasmettendo i dati per via elettronica (Internet). L'Amministrazione delle dogane verifica poi nel suo sistema informatico la plausibilità dei dati. I dati controllati ed eventualmente rettificati costituiscono la base per il calcolo della tassa e la fatturazione mensile.

Veicoli esteri
Veicoli con apparecchio di rilevamento
Ai veicoli esteri non può essere ordinato il montaggio di un apparecchio di rilevamento. Il detentore del veicolo ha tuttavia la possibilità di montare l'apparecchio, che sarà consegnato gratuitamente sia ai veicoli svizzeri, sia a quelli esteri. In questo caso, a ogni passaggio del confine i dati saranno trasmessi via radio al sistema informatico centrale e costituiranno la base per la fatturazione periodica, a condizione che il detentore del veicolo sia titolare di un conto TTPCP presso la dogana svizzera.

Veicoli senza apparecchio di rilevamento
Per i veicoli senza apparecchio di rilevamento, la riscossione della tassa avviene mediante una carta d'identificazione rilasciata al momento del primo ingresso in Svizzera. I dati corrispondenti sono sempre memorizzati nel sistema informatico centrale. All'atto dell'entrata in Svizzera, il conducente inserisce la carta nel terminale TTPCP e dichiara il chilometraggio. La dogana controlla questa dichiarazione per sondaggio. La tassa viene riscossa al più tardi all'atto dell'uscita dalla Svizzera, in contanti o tramite carta-carburante o altre carte di credito.

Ordinamenti speciali
Veicoli soggetti alla tassa forfettaria
Determinate categorie di veicoli, come autobus (pullman), autoveicoli abitabili e rimorchi abitabili continuano ad essere soggette a una tassa forfettaria e non avranno quindi bisogno di alcun apparecchio di rilevamento (vedi pagina 15).

Deroghe all'obbligo di assoggettamento
Vari tipi e categorie di veicoli sono esonerati completamente dalla tassa sul

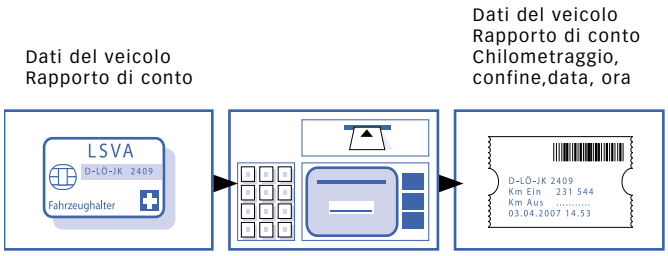
traffico pesante (veicoli militari, veicoli agricoli, veicoli utilizzati per trasporti pubblici, ecc.).

Traffico combinato
Per i percorsi iniziali e terminali del traffico combinato è prevista una soluzione speciale. I veicoli utilizzati restano soggetti alla tassa, ma per ogni viaggio è concessa una restituzione forfettaria equivalente a un viaggio di media lunghezza.

Trasporti di legname, latte e bestiame
Per il trasporto di latte e bestiame, la tariffa viene ridotta di un quarto. Ciò si applica anche al trasporto di legname, se i veicoli corrispondenti sono impiegati esclusivamente a tale scopo. Se i veicoli sono impiegati anche per altri trasporti, è possibile un rimborso forfettario per m^3 di legname.

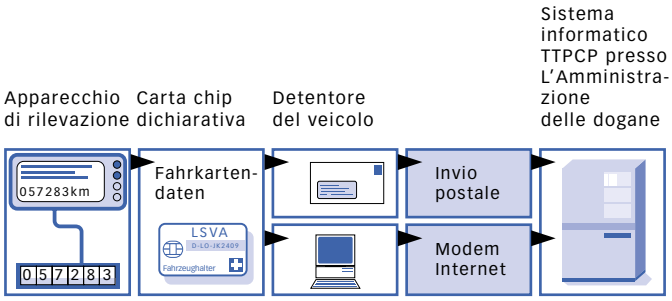
I detentori di veicoli esteri senza apparecchio di rilevamento dichiarano il chilometraggio al terminale TTPCP con una carta d'identificazione.

Svolgimento per veicoli esteri



I dati sono letti dall'apparecchio di rilevamento mediante carta chip e successivamente trasmessi all'Amministrazione delle dogane.

Svolgimento per veicoli svizzeri



Retroscena

L'Amministrazione delle dogane

Il Consiglio federale ha affidato la riscossione della TTPCP all'Amministrazione federale delle dogane (AFD). Anche se i dazi propriamente detti svolgono un ruolo sempre meno importante, l'AFD incassa pur sempre per la Confederazione circa 23 miliardi di franchi all'anno (IVA, imposta sugli oli minerali, imposta sul tabacco, imposta sugli autoveicoli, ecc.).

L'apparecchio di rilevamento

La riscossione della tassa è possibile solo con un sistema elettronico efficace. Un ruolo centrale è svolto dall'apparecchio di rilevamento. Gli apparecchi vengono consegnati gratuitamente ai detentori dei veicoli, che devono però provvedere al montaggio tempestivo a loro carico. L'apparecchio di rilevamento deve soddisfare, tra l'altro, elevati requisiti tecnici:

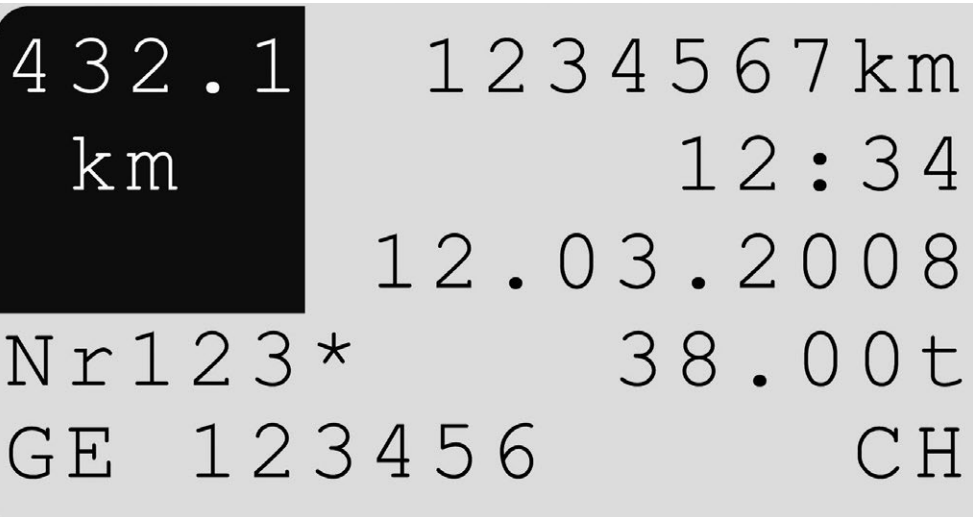
- registrazione automatica dei chilometri percorsi mediante un collegamento elettronico con il tachigrafo;
- inserimento e disinserimento automatico alla frontiera tramite radiocomunicazione;
- possibilità di controllo del chilometraggio e commutazione alla frontiera tramite un sistema di localizzazione via satellite (GPS) e un sensore di movimento;
- riconoscimento del rimorchio mediante sensore.

Negli scorsi anni si è provveduto alla sostituzione degli apparecchi di prima generazione con nuovi apparecchi di rilevamento (OBU 2). Sia nell'aspetto che nelle funzioni, i nuovi modelli corrispondono in buona parte ai precedenti.

Il sistema di percezione della TTPCP in cifre (dati giugno 2014)

Apparecchi di rilevamento	circa 55 000
Posti di frontiera equipaggiati	88
Antenne DSRC a una corsìa	218
Terminali TTPCP	160
Ingressi/uscite con OBU al giorno	circa 4500
Ingressi/uscite senza OBU al giorno	circa 8000
Impianti di controllo automatici	24

6 **Basi chiare** – Il calcolo della tassa



Per ogni categoria di veicoli il calcolo della tassa dovuta si fonda su basi chiare. Gli autobus e i veicoli abitabili continuano a pagare una tassa forfettaria.

Tonnellata-chilometro come base
La base per calcolare la tassa è costituita da una corsa di transito Basilea-Chiasso con una distanza di percorso media di 300 km. Nell'ambito dei negoziati sul transito, la Svizzera e l'Ue si sono accordate su un prezzo di transito non superiore a 325 franchi per un veicolo di 40 tonnellate. Si ottiene così una tariffa massima di 2,70 centesimi per tonnellata e chilometro (tkm). In base all'attuale modernizzazione della flotta di veicoli e all'introduzione di una direttiva speciale per i veicoli Euro 6 non è stato sfruttato appieno il margine di manovra esistente.

Il peso del veicolo
Per determinare la tassa si moltiplica la distanza percorsa in Svizzera (in chilometri) per il peso del veicolo (in tonnellate). Le tonnellate-chilometro così ottenute sono moltiplicate a loro volta per la tariffa della tassa. A essere determinante non è il peso in circolazione, bensì il peso massimo autorizzato secondo la licenza di circolazione. L'adozione quale base del peso in circolazione – in costante variazione – sarebbe stata difficilmente attuabile. Inoltre, questa soluzione rappresenta un incentivo supplementare a ottimizzare l'utilizzazione dei veicoli e ad evitare corse a vuoto.

La categoria di emissione
Le tariffe della tassa rappresentano valori medi. Esse valgono per la seconda delle tre categorie di tassa definite nell'ordinanza sul traffico pesante (categoria 2). L'accordo sui trasporti terrestri limita al 15 per cento la differenza massima fra una categoria e l'altra.

- categoria di tassa 1 (corrispondente a Euro 0,1 e 2): 3,10 centesimi per tonnellata-chilometro
- categoria di tassa 2 (corrispondente a Euro 3): 2,69 centesimi
- categoria di tassa 3 (corrispondente a Euro 4–5): 2,28 centesimi
- Euro 6: 2,05 centesimi (riduzione supplementare)

Gli importi forfettari
La principale eccezione alla riscossione della tassa commisurata alle prestazioni è costituita dalle tasse forfettarie per gli autobus. Per questa categoria di veicoli valgono gli importi seguenti:

- veicoli da oltre 3,5 a 8,5 tonnellate: 2200 franchi
- veicoli da oltre 8,5 a 18 tonnellate: 3300 franchi
- veicoli da oltre 18 tonnellate fino a 26 tonnellate: 4400 franchi
- veicoli di oltre 26 tonnellate: 5000 franchi.

Per i veicoli esteri, la tassa può essere pagata proporzionalmente in quote forfettarie giornaliere o mensili:

- 0,5 per cento al giorno per un periodo da uno a 30 giorni consecutivi, ma al minimo 25 franchi per veicolo e al massimo la tariffa di tassa mensile;
- 5 per cento per dieci giorni a libera scelta;
- 9 per cento al mese per un periodo da uno a 11 mesi consecutivi.

Per una corsa dalla Germania all'Italia attraverso la Svizzera, un autobus con un peso totale di 12 tonnellate paga quindi 25 franchi (importo minimo). Se lo stesso autobus si ferma per una settimana in Svizzera, la tassa ammonta

a 115,50 franchi (0,5 per cento di 3300 franchi = 16,50 franchi al giorno).

Gli esempi in questo grafico mostrano come si calcola la tassa

Esempi di calcolo della tassa

Livelli tariffali in cts.[1] 1	2	3		Chilometri percorsi in Svizzera		Peso determinante Veicolo trattore + rimorchio[2]		Tasse in CHF
3,10			x	300	x	senza rimorchio	x 18 t	167,40
	2,69		x	300	x	veicolo trattore + rimorchio	x 30 t	242,10
	2,69		x	300	x	autoarticolato[3]	x 30 t	242,10
		2,28	x	300	x	veicolo trattore + rimorchio 40 t	x 40 t	Euro 4/5: 273,60 Euro 6: 246,00

1) = tariffa per tonnellata e chilometro (tkm)
Livello 1 = categoria fiscale 1 (corrispondente a EURO 0, 1 e 2)
Livello 2 = categoria fiscale 2 (corrispondente a EURO 3)
Livello 3 = categoria fiscale 3 (corrispondente a EURO 4–6)

Alcuni veicoli sono assoggettati alla tassa forfettaria (ad es. gli autobus).

2) peso totale massimo autorizzato secondo licenza di circolazione. In caso di combinazioni di veicoli (con rimorchio) i rispettivi pesi totali vengono sommati.

3) in caso di veicoli articolati immatricolati separatamente: peso a vuoto del trattore a sella + peso totale del semirimorchio

Retroscena

Basi giuridiche

La legge d'esecuzione, approvata dal popolo nel 1998, contiene le principali linee direttive per calcolare la TTPCP. Stabilisce quali veicoli sono soggetti alla tassa e il quadro tariffale. Il Consiglio federale ha stabilito le disposizioni esecutive necessarie per l'applicazione della tassa in un'ordinanza.

Deroga per gli autobus e i veicoli abitabili

Per tener conto delle esigenze del turismo, la Svizzera ha deciso un ordinamento speciale per le corse in autobus. Gli autobus continuano a pagare una tassa forfettaria. Gli autobus esteri possono saldarla in quote giornaliere o mensili, più vantaggiose rispetto alle tasse applicate nei Paesi limitrofi (vedi testo principale).

Per i veicoli abitabili vale un ordinamento analogo a quello degli autobus, ma con un importo di base sensibilmente inferiore, pari a 650 franchi all'anno. Per un soggiorno di 14 giorni in Svizzera, la tassa per un veicolo estero ammonta quindi a franchi 45,50. Questo importo non supera di molto il prezzo della vignetta autostradale per le automobili, che non deve essere pagata dai veicoli soggetti alla tassa sul traffico pesante.

7 **La strada verso l'interoperabilità** – Riscossione elettronica

L'elettronica consente di rilevare i dati necessari per il calcolo della tassa senza intervenire nel flusso del traffico. A livello europeo si intende uniformare i sistemi affinché gli apparecchi di rilevamento possano essere utilizzati dappertutto. La TTPCP ha già soddisfatto in parte questo obiettivo.

Da molti anni vari Paesi europei riscuotono dei pedaggi per l'utilizzazione delle autostrade e dei ponti automaticamente, con l'ausilio di sistemi elettronici. Tali sistemi consentono di gestire via radio le procedure di pagamento senza bloccare i veicoli ai caselli e impedendo la formazione di colonne. L'informazione è trasmessa dall'apparecchio installato sul veicolo (automobile o autocarro) al radiofaro montato sulla corsia di pagamento.

Sistemi di pedaggio classici
Di regola, la gestione di tali sistemi elettronici e della rete servizio clienti per la consegna degli apparecchi di rilevamento, nonché la riscossione delle tasse d'utilizzazione, sono affidate a una società incaricata di riscuotere i pedaggi. Con la sempre maggiore diffusione dei sistemi elettronici, è aumentata anche l'esigenza di poter utilizzare su tutti i tracciati un unico apparecchio per pagare i pedaggi. All'interno dei vari Paesi sono stati pertanto messi in rete i vari sistemi di rilevazione automatici dei diversi gestori.

Interoperabilità
In gergo tecnico la condizione per cui con un unico apparecchio è possibile rilevare i dati e pagare elettronicamente i pedaggi di vari sistemi è definita «interoperabilità». Per realizzarla è necessario stabilire norme tecniche unitarie per le interfacce e regole unitarie per il formato e il contenuto dei dati (come ad es. i parametri di classificazione rilevanti per le tasse), definire ruoli chiari nella procedura di riscossione, attribuire compiti e responsabilità univoci e stipulare accordi tra i vari attori sulle modalità di scambio dei dati e di pagamento.

Sistemi di pedaggio nazionali
La TTPCP ha permesso di introdurre il primo sistema di pedaggio elettronico statale e nazionale in Europa. Diversamente dal sistema di pedaggio classico, che vede di solito un gestore delle infrastrutture privato concessionario finanziare la costruzione, la manutenzione e la gestione dell'infrastruttura con i proventi della tassa d'utilizzazione, il sistema nazionale prevede la riscossione di una tassa per l'utilizzazione di un'infrastruttura di trasporto di proprietà dello Stato. Poco dopo l'entrata in vigore della TTPCP, anche in Austria e in Germania è stata introdotta una tassa autostradale sui veicoli pesanti, basata sulla distanza percorsa. Grazie alla TTPCP e alla tassa autostradale tedesca sui veicoli pesanti, l'attuale sistema esclusivamente via radio è stato completato con altre tecnologie: rilevamento delle distanze mediante generatore a impulsi del contachilometri, localizzazione satellitare (GNSS) e comunicazione mobile (GSM). I sistemi nazionali permettono inoltre l'ingresso di organismi pubblici (come ad es. l'Amministrazione federale delle dogane) con tasse pubbliche, a fianco di gestori delle infrastrutture e di società incaricati di riscuotere pedaggi privati. Con i sistemi nazionali le esigenze nei confronti dell'interoperabilità sono aumentate.

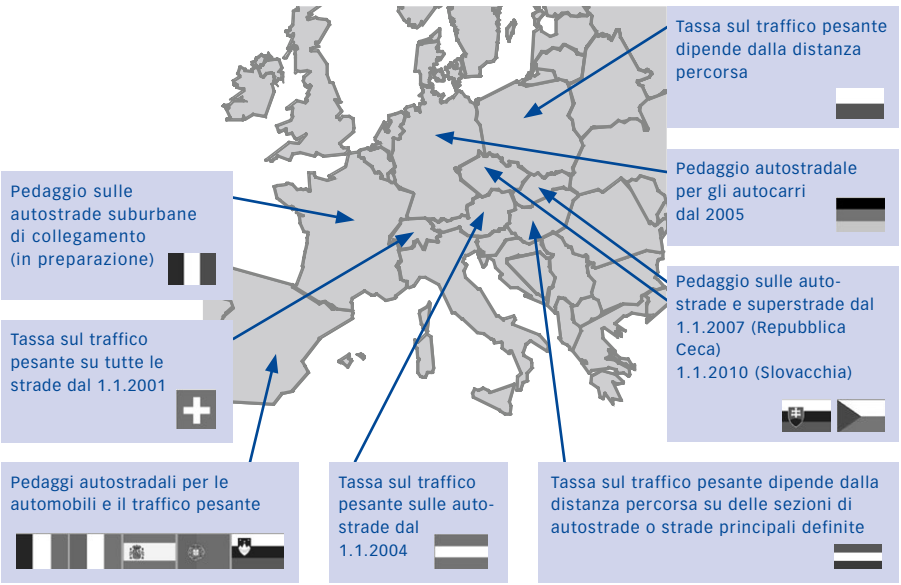
Politica dell'UE e sistema EETS (European Electronic Tolling Service)
L'UE ha sostenuto e promosso sin dagli inizi la standardizzazione della tecnologia di riscossione dei pedaggi. Nel 2009 la Commissione dell'UE ha concretizzato questa decisione di principio, definendo i principali criteri del sistema di pedaggio europeo EETS e stabilendo uno scadenzario per l'attuazione. Nonostante le proposte dell'UE, gli ostacoli per l'introduzione del sistema EETS sembrano essere ancora troppo alti, visto che fino alla fine del 2013 non era stata abilitata nessuna società europea fornitrice di servizi EETS. L'UE ha però lanciato il progetto pilota REETS, allo scopo di attuare

a livello regionale, limitato a pochi Stati, un servizio di telepedaggio europeo, per individuare il fabbisogno di specificazione nonché armonizzare e semplificare le procedure. L'Amministrazione federale delle dogane, in qualità di gestore del sistema TTPCP, collabora al progetto per garantire che gli apparecchi di rilevamento concepiti per il sistema EETS soddisfino anche i criteri per la riscossione della TTPCP.

Norme unitarie
La Svizzera collabora con le principali organizzazioni internazionali per la standardizzazione CEN (Comité Européen de Normalisation) e ISO (International Standards Organisation) per la creazione e il mantenimento di norme unitarie nell'ambito della riscossione elettronica dei pedaggi. In questo modo si può garantire che a livello tecnico i requisiti necessari alla riscossione della TTPCP siano contemplati dalla normativa. Non è stato possibile estendere il modello di interoperabilità all'interno dei sistemi classici alla cooperazione frontaliera tra organizzazioni pubbliche e private. La Svizzera ha perciò collaborato anche allo sviluppo dei principali progetti europei per definire i servizi interoperativi necessari e i ruoli all'interno del sistema EETS prescritti dalla decisione della Commissione dell'UE.

L'apparecchio TTPCP utilizzabile in Austria
Sin dall'introduzione del pedaggio per gli autocarri nel 2004 l'apparecchio di rilevamento della TTPCP può essere utilizzato anche in Austria. Visto che il sistema di rilevamento austriaco gestito via radio funziona secondo norme analoghe a quelle della TTPCP, è stato possibile stipulare un accordo con la società incaricata di riscuotere i pedaggi in Austria. La soluzione bilaterale presuppone però a tutt'oggi che il proprietario del veicolo intrattenga rapporti d'affari anche con la società incaricata di riscuotere i pedaggi in Austria, poiché l'Amministrazione federale delle dogane non può riscuotere tasse per sistemi esteri. Si è deciso di rinunciare all'estensione dell'accordo ad altri Paesi, visto che questo approccio bilaterale con un solo apparecchio di rilevamento e più interlocutori non è risultato ottimale né per gli utenti, né per le società incaricate della riscossione dei pedaggi.

Tasse sul traffico pesante in Europa



Retroscena

Sistemi di pedaggio classici
In **Francia**, **Italia**, **Spagna** e **Scandinavia** i pedaggi sono riscossi ai caselli sui tratti autostradali e sui ponti gestiti da privati sia per le automobili che per gli autocarri.

Sistemi di pedaggio nazionali
Il 1° gennaio 2004 l'**Austria** ha introdotto sulle autostrade di tutto il Paese una tassa sui veicoli con un peso totale superiore alle 3,5 tonnellate, basata sulla distanza percorsa. La riscossione avviene mediante un apparecchio di rilevamento obbligatorio gestito via radio.

Il 1° gennaio 2005 la **Germania** ha introdotto sulle autostrade e su determinati tracciati della rete stradale preminente su tutto il territorio una tassa per i veicoli con un peso totale superiore alle 12 tonnellate, basata sulla distanza percorsa. L'utente può scegliere tra il rilevamento elettronico, con apparecchi che sfruttano i localizzatori satellitari (GPS) e la comunicazione mobile (GSM), e il rilevamento manuale, con un sistema di prenotazione prima della corsa via Internet o presso gli appositi terminali in loco.

Repubblica Ceca, Slovacchia e Polonia:
Il 1° gennaio 2007 la Repubblica Ceca ha introdotto su autostrade e superstrade una tassa sui veicoli con un peso superiore alle 12 tonnellate, basata sulla distanza percorsa. Il 1° gennaio 2010 la tassa è stata estesa anche ai veicoli con un peso totale pari o superiore a 3,5 tonnellate. La stessa tassa è stata introdotta parallelamente anche in Slovacchia e Polonia. La riscossione avviene tramite un apparecchio di rilevamento elettronico obbligatorio gestito via radio.

8 **Bilancio positivo** – Le ripercussioni della TTPCP

Il nuovo regime dei trasporti ha comportato cambiamenti sostenibili e duraturi nel trasporto di merci su strada. La tendenza che vedeva aumentare sempre più i camion sulle strade è stata interrotta e l'inquinamento ambientale è diminuito notevolmente. La quota di traffico merci della ferrovia è rimasta stabile.

Nell'introduzione della TTPCP erano riposte molte aspettative, ma non mancavano neppure i timori. Nel 2006 la Confederazione ha pertanto fatto esaminare attentamente gli effetti della TTPCP. Nelle diverse valutazioni dei risultati costantemente aggiornati va considerato che la TTPCP non è una misura isolata: la sua introduzione ha infatti coinciso con un aumento del limite di peso.

Aumento dell'efficienza
Il nuovo regime dei trasporti e l'introduzione della TTPCP hanno portato ad un netto aumento dell'efficienza. Nel periodo tra il 2001 e il 2005 si sono registrati un calo delle prestazioni chilometriche del traffico pesante pari al 6,4 per cento e contemporaneamente un aumento delle prestazioni espresse in tonnellate-chilometro pari al 16,4 per cento. Come si può evincere dal grafico a pagina 19, le prestazioni chilometriche sono riprese a salire, tuttavia se si fosse mantenuto il vecchio regime, questo aumento sarebbe stato più consistente. In cifre, questo risparmio di prestazioni chilometriche è del 19,4 per cento (cfr. grafico). A conclusione di un'indagine specifica questa percentuale di risparmio si può ricondurre per un 30 per cento circa alla TTPCP e per un 70 per cento circa all'aumento del limite di peso.

Meno inquinamento ambientale
Poiché la tassa viene riscossa in base al peso e alle emissioni dei singoli veicoli, già un anno prima dell'introduzione della TTPCP si è verificato un sostanziale rinnovo del parco veicoli. La diminuzione delle emissioni di sostanze nocive di ogni singolo veicolo e le prestazioni chilometriche più basse hanno comportato un notevole calo dell'inquinamento imputabile al traffico pesante. Poiché la quota del traffico pesante nell'inquinamento atmosferico non è facilmente quantificabile, si è ricorso a modelli di calcolo per determinare la riduzione delle sostanze nocive. Al fine di ottenere un bilancio ambientale completo si è inoltre dovuto fare un confronto tra la diminuzione delle emissioni del traffico merci stradale e l'aumento del carico ambientale dovuto all'incremento del traffico ferroviario conseguente al nuovo regime. Il risultato è positivo, soprattutto per quanto riguarda gli agenti inquinanti: 10 per cento in meno di particelle e 14 per cento in meno di ossido di azoto. Per quanto riguarda il CO_2, la riduzione è più modesta (appena il 6 per cento). Nel complesso, rispetto all'evoluzione di riferimento, era possibile risparmiare 105 000 tonnellate di CO_2 e 325 GWh.

Effetti sull'occupazione
Nel periodo in osservazione, il numero di impiegati nel settore dell'autotrasporto (circa 14 000 unità a tempo pieno) è rimasto praticamente stabile. Siccome nel contempo sono aumentate nettamente le prestazioni chilometriche, questo andamento conferma pertanto la maggiore efficienza constatata. Secondo un modello di calcolo, il mantenimento del vecchio regime delle 28 tonnellate senza la TTPCP avrebbe comportato un aumento del numero di impiegati nell'autotrasporto a circa 16 500 unità mentre, sempre secondo lo stesso modello, nel 2005 con il vecchio regime si sarebbero avuti 900 impiegati in meno nel traffico merci ferroviario rispetto ai dati effettivi.

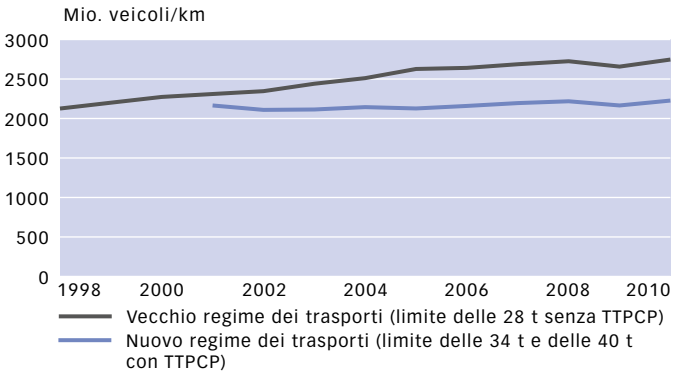
Esigua influenza sul rincaro
L'influsso della TTPCP sul rincaro rimane esiguo per diverse ragioni: in primo luogo, grazie all'aumento dell'efficienza menzionato, è stato possibile contenere una notevole quota dei costi della TTPCP. In secondo luogo, i restanti costi supplementari non sono ricaduti interamente sui consumatori (dal 40 per cento al 100 per cento, nel traffico interno,

a seconda delle imprese, stando alle dichiarazioni di rappresentanti del settore dell'autotrasporto). In terzo luogo, la percentuale dei costi di trasporto rispetto ai costi finali di un prodotto è comparativamente piccola. Considerati tutti i gruppi di merci rilevati statisticamente, l'aumento dei costi dovuto al nuovo regime è solamente dello 0,11 per cento.

Coinvolgimento regionale diverso
Sono stati esaminati in modo approfondito gli effetti del nuovo regime dei trasporti sulle regioni periferiche e di montagna. Gli studi hanno mostrato che in effetti queste regioni hanno subito le ripercussioni della tassa in modo più forte rispetto alle altre regioni. Ciò è dovuto soprattutto al difficile accesso dei mezzi di 40 tonnellate. Tuttavia, il calcolo degli oneri supplementari ha evidenziato che questi ultimi ammontano in media a 40 franchi per impiegato nelle regioni periferiche e di montagna, una differenza piuttosto esigua. Grazie all'attenzione particolare data a queste regioni nella ripartizione dei proventi della TTPCP, questi oneri supplementari vengono più che compensati. In questo contesto è interessante rilevare che la linea di demarcazione tra oneri maggiori e minori da una parte e regioni periferiche e di montagna e altre regioni dall'altra coincide molto raramente. Infatti, alcune regioni dell'Altopiano sono colpite maggiormente dal nuovo regime rispetto a certe regioni periferiche e di montagna.

Ripartizione modale invariata
Malgrado i costi dei trasporti nel traffico merci su strada siano aumentati, nella ripartizione modale (percentuali dei singoli vettori rispetto all'intero volume di traffico) non si sono registrati particolari cambiamenti. La ragione risiede nei diversi sviluppi, che in parte si compensano tra loro. Se il nuovo regime dei trasporti ha portato dei vantaggi alla ferrovia per quanto riguarda le merci leggere, la strada ha registrato un incremento della produttività grazie all'innalzamento del limite di peso per le merci pesanti. La soppressione dei sovvenzionamenti per i prezzi di tracciato nel 2005 ha peggiorato le condizioni quadro della ferrovia. Infine va considerato che la scelta del mezzo di trasporto, in particolare nel traffico internazionale, dipende da diversi fattori: ad esempio, uno svolgimento efficiente e semplice dei trasporti è tanto importante quanto il prezzo.

Evoluzione delle prestazioni chilometriche nel traffico merci stradale nel nuovo e nel vecchio regime dei trasporti



Il nuovo regime dei trasporti ha comportato una diminuzione delle prestazioni chilometriche di circa il 7 per cento. Negli anni successivi esse sono rimaste praticamente stabili e sono aumentate solo nel 2005. Se fosse rimasto in vigore il vecchio regime, ci sarebbe stato invece un incremento costante delle prestazioni chilometriche dal 2000. Nel 2009, esse sarebbero state del 23 per cento superiori rispetto al livello effettivo.

Retroscena

Come misurare il traffico
Per calcolare il volume di traffico vengono utilizzati valori di riferimento diversi. Sulla base dell'obiettivo di trasferimento sancito dalla legge sul trasferimento del traffico, per il traffico transalpino è determinante soprattutto l'unità «viaggio». Tenendo conto anche della distanza percorsa, si ottiene la prestazione chilometrica (in veicoli-chilometro). Considerando inoltre il peso del carico, si risale alla prestazione di trasporto.

Praticamente irrilevante lo spostamento del traffico verso percorsi alternativi
Dal 2001, data dell'introduzione della TTPCP, a volte è stata sollevata la critica che la tassa possa comportare l'aumento del traffico pesante sulla rete stradale subordinata, visto che in questo modo i trasportatori possono accorciare le distanze e ridurre l'importo della tassa da pagare. Uno studio commissionato nel 2010 dalla Confederazione ha però smentito le critiche. Il traffico pesante sulla rete subordinata è addirittura diminuito in maniera maggiore rispetto alla contrazione registrata sulla rete autostradale. Per contro, è continuato ad aumentare il traffico automobilistico su tutte le reti stradali. Lo studio ha preso in esame anche 11 itinerari specifici e per questa parte delle valutazioni è stato rilevato che la TTPCP può spostare il traffico verso percorsi alternativi solo in casi eccezionali. Al riguardo, risulta molto significativa l'evoluzione del traffico sull'asse Payerne - Losanna. In questo caso, dopo l'apertura del tratto autostradale, il traffico pesante sulla strada cantonale è addirittura calato in maniera molto più marcata di quello automobilistico, nonostante il collegamento autostradale risulti più lungo di 14 chilometri.

9 **Meno veicoli, più merci** – Le ripercussioni sul traffico transalpino

L'aumento del limite del peso ha avuto un forte impatto sul traffico merci attraverso le Alpi. Grazie alla TTPCP è stato possibile controbilanciare questo vantaggio per la strada.

Sotto il profilo del numero di chilometri percorsi, il traffico merci stradale transalpino non è molto importante, soprattutto se paragonato ai flussi di traffico sull'Altopiano. Due motivi giustificano tuttavia la particolare attenzione dedicata a questa categoria:

1. Come indicato precedentemente, l'origine della tassa, il crescente consenso e infine l'approvazione della TTPCP da parte del popolo svizzero vanno di pari passo con la questione del transito.

2. Visti la struttura particolare del traffico merci stradale transalpino e i migliori dati di pianificazione, in questo contesto le ripercussioni del nuovo regime (TTPCP e aumento del limite di peso) possono essere illustrate in modo molto chiaro.

Diminuito il numero di corse
Nei primi anni dopo l'introduzione del nuovo regime con la TTPCP e l'aumento del limite di peso, l'evoluzione nell'ambito del traffico merci su strada attraverso le Alpi si è manifestata in modo poco unitario. Ciò va ricondotto meno al nuovo regime e più ad altri fattori complementari. Nel settore stradale vanno ricordati in particolare la chiusura della galleria stradale del San Gottardo a seguito dell'incendio all'interno del tunnel nell'ottobre 2001 (e il conseguente sistema di dosaggio) e la chiusura al traffico del valico del San Gottardo a seguito di una frana nel giugno 2006. Per il settore ferroviario, invece, ha avuto ripercussioni importanti la chiusura, dapprima totale e poi parziale, della tratta in galleria tra Monte Olimpino e Chiasso. Malgrado le variazioni dovute agli eventi menzionati, si constata una chiara inversione di tendenza (vedi grafico): grazie al nuovo regime, non solo si è potuta arrestare la crescita costante registrata da quando è stata aperta al traffico la galleria stradale del San Gottardo, ma si è potuta anche avviare una nuova fase con un decisivo calo del numero di veicoli pesanti in transito attraverso le Alpi. Dal 2001 al 2006, il loro numero infatti è sceso da 1 400 000 a 1 180 000, ovvero un calo del 16 per cento. Attualmente il numero di veicoli in transito è più o meno costante. Nel 2013 le Alpi svizzere sono state infatti attraversate da 1 143 000 veicoli pesanti.

L'influsso del nuovo regime dei trasporti
La diminuzione delle corse nel traffico merci di transito attraverso le Alpi è da ricondurre sia alla TTPCP che all'aumento del limite di peso. Il passaggio da una tassa forfettaria ad una tassa commisurata alle prestazioni ha fatto sì che i veicoli esteri non paghino più una cifra simbolica di 40 franchi per il loro transito, bensì un importo circa otto volte superiore. Questo prezzo nettamente più alto conviene praticamente solo a veicoli efficienti e che sfruttano appieno le loro possibilità di carico. Tale situazione si riflette nell'evoluzione della composizione del parco veicoli: nei primi anni del nuovo regime, sono aumentati considerevolmente gli autoarticolati, ai quali si contrappone un calo ancora più marcato degli autocarri. Il numero di autotreni (motrice + rimorchio) è rimasto praticamente costante. Queste variazioni erano chiaramente da imputare all'aumento del limite di peso. Il traffico di aggiramento dovuto alle restrizioni di peso che si è riversato in Svizzera al momento dell'innalzamento del limite di peso autorizzato è composto quasi esclusivamente da autoarticolati. Nel contempo, le corse con gli autocarri sono state sostituite da quelle con gli autoarticolati, che permettono uno sfruttamento ottimale del limite di peso maggiore. Questa seconda ragione spiega anche la forte diminuzione degli autocarri. A seguito del passaggio dagli autocarri leggeri agli

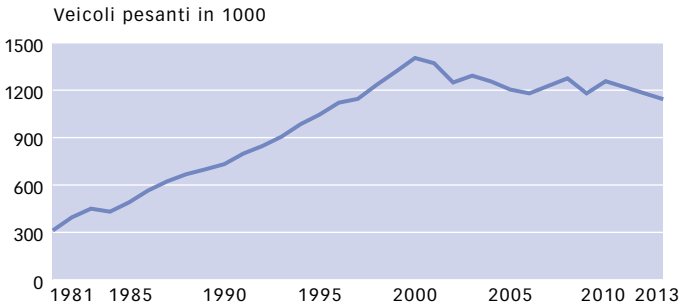
autoarticolati pesanti, il carico utile per veicolo è aumentato notevolmente. Così, nell'ambito della ripartizione modale, la quota della strada è passata inizialmente dal 30 per cento al 37 per cento. Nel frattempo, la ridistribuzione tra le categorie di veicoli si è stabilizzata.

Prospettive

Dal 2007, il numero di tragitti su strada si è stabilizzato. La contrazione registrata nel 2009 va ricondotta senza dubbio alla crisi congiunturale di quell'anno. L'entrata in funzione della galleria di base del San Gottardo, prevista nel 2016, è certamente un presupposto importante per lo svolgimento delle successive fasi del trasferimento, ma da sola non produrrà un effetto sufficiente. Pertanto la Confederazione prevede altri strumenti, tra i quali una borsa dei transiti alpini. Essa permetterebbe di regolare i diritti di transito per i mezzi pesanti secondo i principi dell'economia di mercato: il numero complessivo delle corse ammesso in un anno sarebbe stabilito sotto forma di diritti di transito alpino, commerciabili del quadro di un'asta. Per evitare il traffico di aggiramento, l'introduzione di questa misura deve essere concordata con i Paesi limitrofi. La nuova legge sul trasferimento del traffico merci conferisce al Consiglio federale la competenza di condurre con l'Ue i negoziati in materia.

Nei primi sei anni d'applicazione del nuovo regime, il numero delle corse effettuate è diminuito all'incirca del 16 per cento, in seguito il numero di veicoli in transito è rimasto piu o meno costante. Per raggiungere l'obiettivo del trasferimento sono necessarie delle misure d'accompagnamento supplementari.

Veicoli pesanti adibiti al trasporto merci attraverso le Alpi svizzere



Retroscena

Sopravvalutato il traffico d'aggiramento

Nel valutare gli effetti dell'Accordo sui trasporti terrestri si è attribuita molta importanza al traffico d'aggiramento (vedi retroscena a pag. 5). I risultati finora ottenuti mostrano che il ritrasferimento ha assunto proporzioni assai meno importanti:

- Nelle categorie degli articolati e degli autotreni, interessati particolarmente dall'aumento del limite di peso, il traffico in un primo momento è sì aumentato notevolmente, ma si tratta di uno sviluppo da ricondurre in parte alla sostituzione dei camion senza rimorchio con combinazioni di veicoli più efficienti.
- Ai valichi alpini dei Paesi limitrofi il traffico pesante è rimasto stabile (Fréjus) oppure si è sovrapposto ad altri sviluppi (Brennero).
- I contingenti messi a disposizione dell'Ue per il transito dei veicoli di 40 t non sono stati sfruttati; l'offerta ha dunque superato la domanda.

Nel complesso, l'aumento del limite di peso ha causato al massimo 100 000 viaggi supplementari attraverso la Svizzera.

Cronologia

1984
26 febbraio
Il popolo svizzero approva la tassa forfettaria sul traffico pesante (con il 59 per cento di voti favorevoli).

1986
7 dicembre
L'iniziativa popolare per una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni è bocciata alle urne (con il 64 per cento di voti contrari).

1992
2 maggio
L'Ue e la Svizzera firmano l'accordo sul traffico di transito, valido per 12 anni. La Svizzera s'impegna a costruire la nuova ferrovia transalpina (NFTA) e a incentivare il traffico combinato. L'Ue accetta il limite delle 28 tonnellate per il traffico pesante.

27 settembre
Gli Svizzeri approvano la costruzione della NFTA (con il 64 per cento di voti favorevoli).

1994
20 febbraio
Il popolo svizzero accoglie la base costituzionale per una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (con il 67 per cento di voti favorevoli). La maggioranza (52 per cento) si esprime anche a favore dell'iniziativa per la protezione delle Alpi, che chiede il trasferimento su rotaia del traffico merci attraverso le Alpi e limita il potenziamento delle strade di transito nella regione alpina. Queste disposizioni sono da allora parte integrante della Costituzione federale (legge fondamentale).

1998
23 gennaio
Le delegazioni dell'Ue e della Svizzera raggiungono a Kloten un compromesso concernente i trasporti terrestri, che costituisce la base per l'accordo settoriale sui trasporti terrestri.

27 settembre
Il popolo svizzero approva l'introduzione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (con il 57 per cento di voti favorevoli).

29 novembre
Il popolo svizzero si schiera a favore dell'ammodernamento delle ferrovie svizzere, approvando alle urne un progetto di finanziamento per un totale di 30 miliardi di franchi. Anche il finanziamento della NFTA è così garantito su una nuova base.

1999
1° gennaio
Entra in vigore la riforma delle ferrovie svizzere. Al traffico merci è garantito il libero accesso alla rete ferroviaria a pagamento.

21 giugno
In Lussemburgo, la Svizzera e l'Ue firmano i sette accordi settoriali.

2001
1° gennaio
Si introduce la prima tappa della TTPCP. Il limite di peso è portato a 34 tonnellate.

2002
1° giugno
Entra in vigore l'Accordo sui trasporti terrestri

2005
1° gennaio
La TTPCP viene aumentata. In Svizzera vale il limite generale di 40 tonnellate.

2007
Viene aperta al traffico la prima galleria della NFTA (Lötschberg).

2008
1° giugno
È introdotta la terza tappa della TTPCP.

2009
21 ottobre
Il Tribunale amministrativo federale accoglie il ricorso degli autotrasportatori contro l'aumento della TTPCP deciso per il 1° gennaio 2008.

2010
19 aprile
Il Tribunale federale accoglie il ricorso del DFF contro la decisione del Tribunale amministrativo federale e conferma in questo modo la legittimità dell'aumento della TTPCP introdotto dal 1° gennaio 2008.

2012
1° gennaio
Primo adeguamento al rincaro della TTPCP.

2013
8 agosto
Il tribunale federale non ha solamente confermato la legalità del livello della TTPCP ma ha anche confermato il punto di vista secondo il quale la parte dei costi di imbottigliamento attribuibile ai veicoli pesanti, deve essere calcolata mediante un confronto con una situazione senza veicoli pesanti.

2016
Verrà aperta al traffico la seconda galleria della NFTA (San Gottardo).

Bibliografia e fonti

- Messaggio a sostegno di una legge federale concernente la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni, Berna 1996
- Messaggio concernente l'approvazione degli accordi settoriali tra la Svizzera e l'Ue, Berna 1999
- Ufficio federale dei trasporti: Swiss Traffic n. 12, giugno 1999, Berna 1999
- Servizio per lo studio dei trasporti: Die verkehrlichen Auswirkungen des bilateralen Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der Europäischen Union auf den Strassen und Schienenverkehr (Rapporto SST 2/99), Berna 1999
- Amministrazione federale delle dogane: TTPCP – in concreto, La tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni: retroscena – tasse – consigli – alternative, Berna 2000
- European Federation for Transport and Environment: Electronic kilometre charging for heavy goods vehicles in Europe, Bruxelles 1999
- La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte (Libro bianco), Bruxelles 2001
- Ufficio federale dello sviluppo territoriale: Attraverso le Alpi – Traffico merci su ferrovia e su strada attraverso le Alpi, Berna 2001
- Risultati dello studio sul caso TTPCP, parte del progetto Ue «Desire», Strada e trasporti n. 11, Zurigo 2001
- Ufficio federale dei trasporti: Rapporto sul trasferimento del traffico del 27 novembre 2013, Berna 2013
- Ufficio federale dello sviluppo territoriale: Aktualisierung der verkehrlichen Auswirkungen von LSVA und 40-t Limite, Berna 2004 (disponibile solo in tedesco)
- Ufficio federale dello sviluppo territoriale: Perspektiven des schweizerischen Güterverkehrs bis 2030, Berna 2004 (disponibile solo in tedesco)
- OECD: The window of opportunity – How the obstacles to the introduction of the Swiss heavy goods vehicle fee (HVF) have been overcome, Bern und Paris 2004 (disponibile anche in tedesco e francese)
- Ufficio federale dello sviluppo territoriale: Volkswirtschaftliche Auswirkungen der LSVA mit höherer Gewichtslimite, Berna 2007–11–28
- Ufficio federale dello sviluppo territoriale: LSVA und Routenwahl – (rapporto finale disponibile solo in tedesco), Berna 2011-1-18
- Ecoplan/INFRAS: Strassengüterverkehr in der Schweiz: Entwicklung im alten und neuen Verkehrsregime, Berna 2012 (disponibile solo in tedesco)

Indirizzi e informazioni

Ufficio federale dello sviluppo territoriale
3003 Berna
Tel. +41 58 462 40 60
E-mail: info@are.admin.ch
Internet: www.are.admin.ch

Direzione generale delle dogane
3003 Berna
Tel. +41 58 462 65 11
E-mail: ozd.zentrale@ezv.admin.ch
Internet: www.zoll.admin.ch
(Temi: Imposte e tributi)