

**Messaggio
concernente un credito d'impegno per i costi
d'investimento connessi all'introduzione della tassa
sul traffico pesante commisurata alle prestazioni**

del 3 febbraio 1999

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, un disegno di decreto federale che stanZIA un credito d'impegno per i costi d'investimento connessi all'introduzione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni.

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

3 febbraio 1999

In nome del Consiglio federale svizzero:

La presidente della Confederazione, Ruth Dreifuss

Il cancelliere della Confederazione, François Couchepin

Compendio

La legge federale concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (LTTPCP) è stata accettata nella votazione popolare del 27 settembre 1998. Per riscuotere detta tassa, che dovrebbe fornire un ricavato di 1,5 miliardi all'anno, occorre istituire un pertinente sistema. Gli investimenti ammontano complessivamente a 121,5 milioni di franchi e concernono svariati settori, fra cui le misure edili presso gli uffici doganali di confine e i posti di controllo, le attrezzature lungo le strade per assicurare la comunicazione con gli apparecchi di rilevazione, i sistemi di pagamento in contanti o con carte di credito, un sistema centrale informatico nonché apparecchi di controllo.

Messaggio

1 Parte generale

11 Situazione iniziale

L'odierna tassa forfetaria sul traffico pesante potrebbe essere riscossa sino alla fine del 2004; tuttavia, a partire dal 2001 essa verrà sostituita dalla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP). Quest'ultima graverà per principio tutti i veicoli di un peso complessivo superiore a 3,5 tonnellate.

12 Procedura d'accettazione

121 Basi giuridiche

Il 20 febbraio 1994 popolo e Cantoni hanno accettato il nuovo articolo costituzionale 36^{quater} relativo alla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni o al consumo. Detto articolo conferisce alla Confederazione la competenza di introdurre una tale tassa per via legislativa.

Il 19 dicembre 1997 il Parlamento ha approvato la legge federale concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (LTTPCP) (FF 1997 IV 1262). Contro detta legge è stato lanciato il referendum ma, in occasione della votazione popolare del 27 settembre 1998, la LTTPCP è stata accettata.

122 Ammontare della tassa

La base di calcolo della TTPCP è costituita dal peso totale massimo ammesso del veicolo, dai chilometri percorsi in Svizzera e presumibilmente anche dall'entità delle emissioni prodotte. Secondo la LTTPCP l'aliquota della tassa deve ascendere a 0,6 centesimi al minimo e non deve superare 2,5 centesimi per chilometro percorso e per tonnellata del peso totale massimo ammesso. In caso di aumento generalizzato di quest'ultimo a 40 tonnellate, la tariffa è fissata a 3 centesimi al massimo. Può inoltre essere introdotta una tassa sui transiti alpini (TTA). Le aliquote della stessa sono state fissate in base agli accordi bilaterali. A partire dal 2005, per una tariffa di transito (Basilea-Chiasso) di 297 franchi l'aliquota della TTPCP ascenderà a 2,47 centesimi per tonnellata-chilometro al massimo (valore medio ponderato), a seconda della configurazione della TTA. Dall'apertura della prima galleria NFTA, al più tardi a decorrere dal 2008, siffatte tariffe saranno aumentate a 325 - 330 franchi, rispettivamente a 2,75 centesimi.

123 Procedura

Per gestire la riscossione delle tasse (TTPCP e TTA) nel modo più semplice possibile verrà sviluppato un moderno sistema di rilevamento sotto la responsabilità della Direzione generale delle dogane in collaborazione con ditte specializzate. Esso deve permettere di misurare la distanza percorsa in Svizzera e, per la riscossione della TTA, di registrare anche il passaggio dei veicoli ai valichi alpini. Per i veicoli svizzeri, tale equipaggiamento sarà probabilmente obbligatorio. Vengono inoltre sviluppate soluzioni per il traffico transfrontaliero, affinché la tassa possa essere riscossa

anche per i veicoli (esteri) non muniti di apparecchio di rilevazione. La riscossione della tassa avverrà in base a un sistema informatico. I rispettivi lavori sono stati affidati a un'organizzazione progettuale in seno alla quale sono rappresentate le cerchie interessate (associazioni delle ditte di trasporto, Cantoni, Confederazione).

124 Portata del progetto

- Rilevamento delle prestazioni (t-km percorsi in Svizzera):
 - sviluppo, test e omologazione di un apparecchio di rilevazione per i veicoli svizzeri;
 - sviluppo, test e omologazione di una soluzione per i veicoli esteri.
- Accertamento del passaggio degli automezzi pesanti attraverso le Alpi.
- Istituzione di un sistema informatico nelle retrovie per la comunicazione con gli apparecchi di rilevazione, il calcolo della tassa e la sua riscossione, la contabilità, le valutazioni statistiche, ecc., compresa l'installazione delle reti necessarie.
- Sistema di controllo.
- Determinazione dello svolgimento delle operazioni al confine, ai valichi alpini e per la riscossione della tassa sul territorio svizzero.
- Accertamento delle esigenze in materia di locali presso gli uffici doganali, esecuzione dei provvedimenti edili.
- Approntamento di un sistema alternativo per la registrazione dei dati.
- Elaborazione di proposte per la determinazione di compiti e competenze delle autorità incaricate dell'esecuzione (Amministrazione delle dogane, DATEC, Cantoni, ecc.) e all'interno della dogana.
- Informazione, documentazione, istruzione.
- Elaborazione di una o più ordinanze e istruzioni.

2 Parte speciale

21 Aspetti di politica esterna e interna

Gli aspetti di politica esterna e interna sono stati trattati dettagliatamente nell'ambito della votazione popolare del 27 settembre 1998 e dei negoziati bilaterali con l'UE. Rinunciamo pertanto ad esporli nuovamente nel presente messaggio.

22 Il progetto TTPCP

221 Sviluppo

Gli inizi del progetto, vale a dire la trasposizione tecnica, gestionale e organizzativa della TTPCP, risalgono alla fine del 1994. In tale momento si è iniziato a sviluppare l'apparecchio di rilevazione. Nel 1996, i lavori progettuali sono stati sospesi, visto che non si disponeva dei mezzi necessari. Il progetto TTPCP odierno è stato avviato all'inizio del 1997. Da allora si lavora intensamente, ad un ritmo sostenuto, su un piano sempre più esteso e con un numero di partecipanti in costante aumento.

222 **Organizzazione del progetto**

Il progetto è composto di due campi parziali formalmente indipendenti, ma strettamente connessi a livello operativo:

- il campo normativo in cui viene elaborata in particolare l'ordinanza TTPCP;
- il campo della trasposizione tecnica, gestionale e organizzativa della LTTPCP.

L'organizzazione che si occupa del progetto comprende oggi circa 70 persone. Quindici lavorano a tempo pieno, molte a tempo parziale e altre solo sporadicamente. Esse rappresentano numerosi uffici federali, i Cantoni (uffici della circolazione, polizia) e gli assoggettati alla tassa (ASTAG, Routiers suisses). Le ditte prestatrici di servizi rivestono una grande importanza, visto che forniscono il «know how» indispensabile di cui non dispone la Confederazione.

L'organo direttivo del progetto, diretto da Hans Werder, segretario generale del DATEC, è l'autorità superiore al livello amministrativo. Trattasi di un organo interdipartimentale di coordinazione, di direzione e di decisione che assicura il collegamento con il Consiglio federale e prende le decisioni d'importanza fondamentale. L'organo direttivo è assistito da un ufficio di controlling e di supervisione.

Il centro dell'attività progettuale è situato, da un canto, presso l'amministrazione delle dogane che mette a disposizione parecchi collaboratori a tempo pieno e numerosi altri a tempo parziale e, d'altro canto, presso i fornitori esterni di prestazioni di servizi, di cui numerose persone sono pure occupate a tempo pieno.

223 **Mandato progettuale**

Il mandato progettuale conferito dall'organo direttivo costituisce la base per tutta l'attività progettuale. Esso ha come obiettivi principali:

- l'approntamento di un sistema globale TTPCP che dev'essere totalmente operativo il 1° gennaio 2001;
- l'interoperabilità con l'UE;
- l'accettazione da parte di tutti gli interessati, segnatamente anche da parte delle cerchie economiche che operano nel campo dei trasporti;
- l'esclusione massima degli ostacoli al flusso della circolazione;
- spese di personale possibilmente esigue per la Confederazione e i Cantoni;
- un disciplinamento chiaro dei compiti e delle competenze.

224 **Fasi progettuali**

Il progetto si svolge secondo il modello di fasi HERMES, che ha dato buone prove nell'amministrazione federale soprattutto nei progetti informatici. Le fasi progettuali sono:

- *inizializzazione* (mandato di progetto, organizzazione di progetto, manuale di progetto);
- *analisi preliminare* (= concezione sommaria);
- *concettualizzazione* (= descrizione dettagliata del futuro sistema quale base determinante per la realizzazione; valutazione dei mezzi tecnici);
- *realizzazione* (= costruzione del futuro sistema);
- *introduzione*.

Le fasi di concettualizzazione e di realizzazione come pure quelle di realizzazione e d'introduzione si sovrappongono parzialmente.

225 Termini

Il termine prefisso è il 1° gennaio 2001. Su di esso si fonderanno tutti gli altri termini. La pianificazione e coordinazione globali dei termini devono essere costantemente gestite dal controlling interno tenendo conto della data prefissa e adeguate alla situazione dalla direzione progettuale. Ecco le scadenze più importanti:

- analisi preliminare 12/1997
- concezione 5/1999
- apparecchio di rilevazione
 - prove pratiche 1-5/1999
 - produzione 1-12/2000
 - montaggio a partire dal 2/2000
- sistema informatico pronto per l'entrata in funzione 7/2000
- infrastruttura pronta presso gli uffici doganali 8/2000
- istruzione del personale 8-12/2000

226 Stato dei lavori (gennaio 1999)

Norme

La redazione del progetto d'ordinanza comprendente circa 60 articoli e il commento è in gran parte conclusa.

Concezione

Le concezioni per i campi essenziali sono già state elaborate:

- disposizioni generali
- apparecchio di rilevazione per i veicoli svizzeri
- libretto di bordo per i veicoli svizzeri
- apparecchio di rilevazione per i veicoli esteri
- modulo per i veicoli esteri
- soluzione informatica per i veicoli esteri
- TTPCP forfetaria per torpedoni, ecc.
- riscossione TTA
- sicurezza dell'esecuzione (concezione di controllo)
- concezione informatica sommaria.

In base a tali concezioni vengono ora elaborati a mano a mano i capitoli d'oneri per le gare pubbliche. Il voluminoso capitolo d'oneri per il sistema DSRC è allestito e il bando di gara secondo il GATT ha avuto luogo. Il capitolo d'oneri pure molto voluminoso per la produzione in serie dell'apparecchio di rilevazione sarà pronto entro la fine di febbraio.

Un'altra prestazione sostanziale viene fornita dagli uffici doganali. Trattasi di 30 strade doganali occupate in permanenza e di 80 occupate temporaneamente. Bisogna inoltre prendere in considerazione altre 80 strade doganali non occupate nonché alcuni uffici doganali all'interno che dovrebbero pure assumere determinate funzioni.

In una prima fase è stato allestito un dossier per ciascun ufficio doganale (planimetria, traffico, ecc.). In una seconda fase trattasi di determinare per ogni singolo ufficio la procedura operativa, la gestione del traffico, l'ubicazione delle antenne, i provvedimenti edili, l'equipaggiamento e i mezzi ausiliari tecnici come pure il fabbisogno di personale. In una terza fase si procederà alla trasposizione.

Apparecchio di rilevazione

L'apparecchio di rilevazione è la parte centrale di tutto il sistema TTPCP. Lo sviluppo di tale apparecchio, campo sinora completamente sconosciuto, è avvenuto come segue:

- Fine 1994: bando di gara ai livelli nazionale e internazionale, conformemente alle prescrizioni GATT. Tra le 30 ditte che hanno presentato le loro offerte ne sono state scelte 4 (Alcatel, Ascom, Fela, Marconi).
- 1995: sviluppo di prototipi da parte delle quattro ditte. In sostanza sono stati forniti alle ditte solo dati concernenti il funzionamento, ma non dati tecnici. I test dei quattro prototipi non hanno dato piena soddisfazione, ma hanno permesso di constatare che la via scelta era quella buona.
- Negli anni 1997/98 sono stati ripetuti i test dei prototipi migliorati, questa volta con successo. Le tecniche utilizzate hanno provato la fattibilità del sistema.
- Tenuto conto delle esperienze fatte all'atto dei test con i prototipi, ma in particolare anche delle concezioni di svolgimento elaborate nel frattempo, durante la primavera 1998 è stato approntato il capitolato d'oneri per le prove nel terreno. Tale capitolato contiene ora non soltanto i dati concernenti il funzionamento, ma anche i dati tecnici.
- Alcatel e Fela/Ascom hanno fabbricato circa 50 apparecchi pressoché conformi a quelli di serie, che saranno sottoposti a test su vasta scala nel terreno. Tali test vengono effettuati nel traffico regolare delle merci, nelle regioni di Basilea e Sciaffusa, mediante 90 veicoli di genere diverso messi a disposizione da 18 imprese di trasporto.

227 Requisiti

La concezione e la strutturazione del sistema TTPCP sono molto esigenti. Per il lavoro progettuale riveste importanza centrale il fatto che tutto il sistema TTPCP dev'essere disponibile, debitamente testato, il 1° gennaio 2001, pronto per essere utilizzato a pieno regime. Il tempo a disposizione è limitato. Non è purtroppo possibile porre in funzione il sistema a tappe, ciò che ridurrebbe notevolmente i rischi.

Si è voluto porre l'accento sull'affidabilità (sicurezza) della riscossione delle tasse. Bisogna garantire che le tasse dovute siano percepite integralmente e senza lacune.

Il sistema TTPCP deve poter essere gestito in modo confacente per l'utente. Ciò presuppone l'adozione di procedure semplici che riducano al massimo i tempi d'attesa, segnatamente nei campi importanti come l'omologazione e la messa in funzione dell'apparecchio di rilevazione, il passaggio del confine, la dichiarazione periodica delle prestazioni chilometriche, ecc..

Il sistema deve poter essere gestito con un effettivo di personale possibilmente esiguo. Ciò vale per le imprese di trasporto, per gli uffici della circolazione e per

l'amministrazione delle dogane. Tale obiettivo può essere raggiunto solo utilizzando su vasta scala le tecniche moderne.

Se il sistema TTPCP si contraddistingue per una sicurezza elevata nell'esecuzione, per un'impostazione riguardosa dell'utente e per una gestione parsimoniosa in materia di personale presso tutti gli interessati, si fornirà un contributo decisivo all'accettazione dello stesso da parte delle imprese di trasporto. Tale accettazione è di importanza determinante ai fini di un buon funzionamento durevole del nuovo sistema.

23 Il sistema TTPCP

Il sistema TTPCP è molto complesso, visto che presuppone l'esecuzione di parecchi compiti di genere diverso da parte di svariati operatori e l'utilizzazione di svariati mezzi tecnici. Esso è totalmente interattivo.

231 I partecipanti

- fornitori di know how e equipaggiamenti
- imprese di prestazioni di servizi
- officine per il montaggio, l'omologazione e la messa in funzione degli apparecchi di rilevazione
- imprese di trasporto
- associazioni del ramo, p.es. l'ASTAG
- Cantoni, in particolare gli uffici della circolazione e la polizia stradale
- Amministrazione delle dogane: direzione generale, direzioni di circondario, uffici doganali, posti guardie di confine
- diversi altri uffici federali, p.es. il Servizio per lo studio dei trasporti, l'Ufficio federale dei trasporti, l'Ufficio federale delle strade, l'Amministrazione federale delle finanze, l'Ufficio federale dell'informatica
- uffici esteri e comitati internazionali.

232 Mezzi tecnici

I mezzi di rilevazione

Veicoli	Equipaggiamento	Variante normale
svizzeri	apparecchio di rilevazione → obbligatorio	libretto di bordo / TAG → eccezionalmente / in caso di guasti
esteri	carta d'identificazione	apparecchio di rilevazione → modulo facoltativo → eccezionalmente / in caso di guasti

L'apparecchio di rilevazione

L'apparecchio di rilevazione è il modulo centrale di tutto il sistema. Esso adempie diverse funzioni che sono eseguite con la tecnica appropriata.

funzione	tecnica	sistema ridondante
Misura delle distanze	ex tachigrafo	GPS
Passaggio del confine	DSRC	GPS
Passaggio delle Alpi	DSRC	GPS
Dichiarazione rimorchio	Carta chip sensore rimorchio = aiuto del conducente	manuale
Lettura e trasmissione di dati	Carta chip	manuale
Operazione, trasmissione	tastiera / display	
Ora	GPS	

GPS: Global Positioning System = determinazione della posizione assistita dal satellite

DSRC: Dedicated Short Range Communication = collegamento radio a microonde per corte distanze

L'apparecchio di rilevazione si trova nella cabina del conducente; esso è apposto al parabrezza. I rimorchi e semirimorchi non ne sono equipaggiati. Per ogni rimorchio/semirimorchio svizzero sarà allestita una carta chip che permetterà di trasferire i dati determinanti nell'apparecchio di rilevazione.

Antenne DSRC

Infrastruttura stradale (sopra o a lato della carreggiata) presso ogni ufficio doganale e ai passaggi alpini. Uno o più apparecchi per carreggiata, a seconda della larghezza di quest'ultima. Le antenne DSRC assicurano il collegamento con l'apparecchio di rilevazione del veicolo ai fini della modifica dello statuto Svizzera/estero e della registrazione del passaggio delle Alpi. Le antenne DSRC sono collegate tramite il sistema KOMBV (sistema di comunicazione dell'amministrazione federale) e tramite «controller» locali DSRC al sistema centrale DSRC installato nelle retrovie, il quale è a sua volta allacciato al sistema informatico dell'Amministrazione delle dogane.

La comunicazione DSRC è possibile anche con i veicoli in movimento, il che permette l'esecuzione di controlli stazionari e mobili. Sono previsti a tal fine dispositivi di controllo.

Sistemi di pagamento

Per i veicoli esteri non muniti di apparecchi di rilevazione, la TTPCP dev'essere riscossa al più tardi all'atto dell'uscita dalla Svizzera. La base concettuale è una soluzione con modulo. Il traffico al confine dovrebbe tuttavia essere ostacolato il meno possibile e la TTPCP riscossa con un effettivo di personale quanto esiguo possibile. Per tal motivo la soluzione con modulo verrà trasformata in una soluzione informatica sulla base di una carta d'identificazione munita di codice a barre quale chiave (per veicolo). I valichi di confine devono essere dotati di apparecchi per il rilevamento dei dati e di automatici per la stesura delle carte d'identificazione, per il pagamento in contanti o con carte di credito/addebito. Gli apparecchi di rilevazione e gli automatici saranno collegati al sistema informatico dell'Amministrazione delle dogane tramite il sistema KOMBV.

Il sistema informatico TTPCP

Il sistema informatico TTPCP è costituito:

- da sistemi informatici cantonali (che non vengono qui descritti dettagliatamente);
- dal sistema informatico dell'Amministrazione delle dogane.

Il sistema informatico dell'Amministrazione delle dogane svolge le funzioni seguenti:

- allestimento della banca di dati degli schedari di base;
- riscossione della TTPCP per i veicoli esteri dotati di apparecchi di rilevazione;
- esecuzione di compiti a favore dei Cantoni, p.es. controlli della plausibilità delle prestazioni dichiarate dai detentori di veicoli svizzeri, segnatamente compatibilità dei dati ottenuti mediante rilevamento ai valichi di confine, ai passaggi alpini e alle installazioni di controllo;
- calcolo dei tributi, fatturazione, contabilità, ecc.;
- base per controlli di ogni genere;
- statistiche.

Va da sé che le disposizioni sulla protezione dei dati devono essere osservate. Per tal motivo tutti i dati saranno utilizzati esclusivamente ai fini della TTPCP. Le statistiche possono essere allestite soltanto in forma anonima, vale a dire senza riferimento a singole ditte o persone.

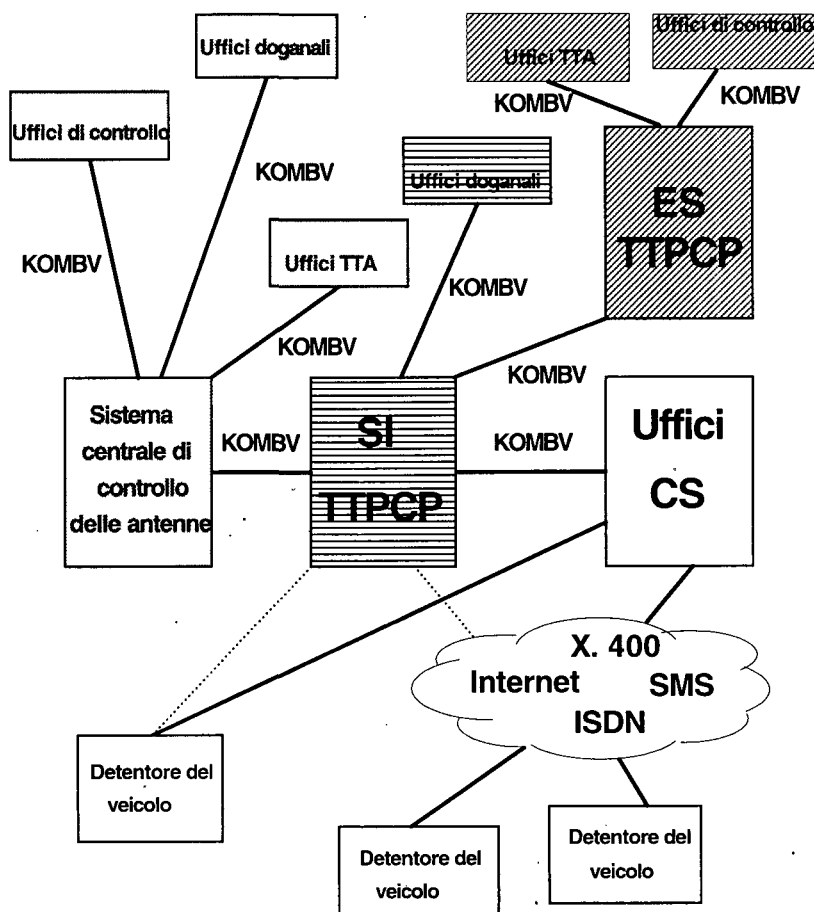
KOMBV

KOMBV è il nome della rete di comunicazione dell'Amministrazione federale alla quale sono allacciati oggi tutti gli uffici doganali, la maggiore parte dei posti guardie di confine e anche i Cantoni.

Anche nel sistema TTPCP, il KOMBV servirà quindi a veicolare i dati fra i diversi uffici dell'Amministrazione delle dogane. Esso deve pertanto essere ampliato e migliorato.

Tale sistema sarà disponibile anche per lo scambio di dati tra i Cantoni e la Direzione generale delle dogane.

Ricapitolazione sinottica del sistema TTPCP



ES Enforcement-System (sistema di controllo)
 SI Sistema-Informatico
 Uffici CS Uffici della circolazione stradale

Principi

- Indipendentemente dal genere di mezzo ausiliario utilizzato per il rilevamento (apparecchio di rilevazione, libretto di bordo, modulo, carta chip) e della provenienza (svizzera, estera), le procedure di riscossione sono per principio le stesse per tutti i generi di veicoli.
- Il principio fondamentale della riscossione è l'autodichiarazione. La responsabilità per una dichiarazione corretta spetta al detentore del veicolo; per i veicoli esteri anche al conducente. Lo stesso vale per il funzionamento corretto del mezzo ausiliario utilizzato.
- I rimorchi sono invero oggetti fiscali distinti, ma vengono tassati con il veicolo trattore.

Veicoli svizzeri (con apparecchio di rilevazione)

- L'apparecchio di rilevazione è montato, omologato e messo in funzione da un ufficio autorizzato.
- Esso registra costantemente i chilometri percorsi in Svizzera in combinazione con il peso determinante. Registra pure gli avvenimenti particolari: valico del confine, passaggio delle Alpi, aggancio e sgancio di rimorchi.
- Periodicamente i dati concernenti i chilometri percorsi vengono letti su una carta chip.
- La carta chip è trasmessa all'autorità di tassazione. Si cerca tuttavia di fare in modo che in particolare le ditte di una certa importanza trasmettano i dati con i chilometri percorsi dalla carta chip a un PC indi, sia elettronicamente, sia su dischetto o su CD-ROM, all'autorità di tassazione.
- In base ai chilometri percorsi l'ufficio della circolazione stende una fattura per il detentore.

Sono in corso chiarimenti per stabilire se diverse funzioni (lettura dei dati relativi ai chilometri percorsi, fatturazione, ecc.) possono essere ricapitolate per l'insieme del territorio nazionale.

Ogni veicolo sarà dotato di un libretto di bordo TTPCP. Se l'apparecchio di rilevazione è guasto, il conducente deve iscrivere manualmente i chilometri percorsi nel libretto di bordo. Il detentore del veicolo deve far riparare il guasto il più presto possibile.

Veicoli esteri

Se il veicolo è equipaggiato con un apparecchio di rilevazione, la procedura corrisponde in gran parte a quella prevista per i veicoli svizzeri. L'Amministrazione delle dogane assume la funzione dell'ufficio della circolazione. Il detentore del veicolo deve prestare una garanzia pari all'importo presunto della tassa.

Procedura allorquando il veicolo non è equipaggiato con un apparecchio di rilevazione:

- all'atto della prima entrata in Svizzera di un veicolo, i suoi dati di base, vale a dire il numero della targa di controllo, il detentore del veicolo, il collegamento per il pagamento, il peso totale, ecc. sono rilevati nel sistema informatico dell'Amministrazione delle dogane per il tramite di un terminale. La chiave

d'accesso ai dati registrati è costituita da una carta d'identificazione con codice a barre la quale viene consegnata al conducente;

- all'atto di ogni entrata il conducente inserisce i dati variabili tramite un terminale: cifra segnata dal contachilometri, con/senza rimorchio, peso totale, destinazione, ecc.;
- l'ufficio doganale controlla saltuariamente tale dichiarazione;
- l'aggancio e lo sgancio o la sostituzione del rimorchio in Svizzera sono autorizzati soltanto su aree controllate, p.es. presso un ufficio doganale all'interno;
- all'atto dell'uscita dalla Svizzera, il conducente dichiara lo stato attuale del contachilometri, un eventuale passaggio delle Alpi e le eventuali modifiche in merito ai rimorchi;
- l'ufficio doganale controlla saltuariamente tale dichiarazione e riscuote la tassa che può essere pagata in contanti, con carta di credito/addebito o tramite un conto debitori presso l'Amministrazione delle dogane. L'esistenza di un tale collegamento per il pagamento facilita notevolmente le operazioni all'uscita.

Se la distanza da percorrere in Svizzera è già nota (p.es. transito Basilea - Chiasso), si cercherà di effettuare il maggior numero possibile di operazioni all'atto dell'entrata, compreso il pagamento in contanti, visto che all'uscita gli uffici doganali non sono generalmente equipaggiati per effettuare tali attività.

234 Sicurezza della riscossione

Per i motivi già menzionati (sicurezza degli introiti, eguaglianza di trattamento, accettazione) il sistema TTPCP deve garantire una sicurezza di riscossione elevata:

Tale sicurezza dipende notevolmente dalla struttura del sistema TTPCP (*sicurezza passiva*) e dai controlli (*sicurezza attiva*). Concezionalmente bisogna quindi, da una canto, ridurre la possibilità di abuso e, d'altro canto, impedire gli abusi mediante controlli.

La struttura del sistema TTPCP nel senso della sicurezza passiva è un compito fondamentale. È necessario che essa sia efficace in tutte le funzioni e in tutti i campi. Ciò è particolarmente importante all'atto:

- della determinazione della procedura
- della specificazione e della configurazione dei mezzi tecnici
- della scelta, della formazione e dell'impiego del personale.

I controlli vanno effettuati prioritariamente laddove, nonostante la sicurezza passiva, esista un potenziale d'abuso. Essi devono aver luogo:

- nei campi procedure, tecnica e personale
- mediante dispositivi di controllo automatici fissi
- mediante gruppi mobili di controllo
- presso gli uffici doganali
- eventualmente anche presso gli uffici della circolazione.

Il genere e l'ampiezza dei controlli si fondano sulla valutazione dei rischi. Trattasi di chiarire ancora nei dettagli come e dove avranno luogo tali controlli e chi li eseguirà (dogana, polizia). Il sistema di controllo dovrà essere verificato ed adeguato in base alle esperienze fatte nella prassi.

I veicoli svizzeri possono circolare a lungo all'interno del paese senza mai arrivare al confine. Controlli sono perciò necessari anche all'interno del territorio nazionale. Essi dovrebbero essere effettuati a punti fissi/mobili di controllo, senza ostacolare il flusso del traffico.

I veicoli esteri varcano il confine ad intervalli relativamente brevi e possono per principio essere controllati sufficientemente.

235 Esecuzione

Lo schizzo qui appresso illustra l'ordinamento fondamentale delle competenze. La struttura dettagliata e i punti d'intersezione sono ancora in fase di elaborazione.

Alta sorveglianza: Confederazione, essenzialmente Direzione generale delle dogane

Tassazione

– veicoli svizzeri: uffici della circolazione/ Amministrazione delle dogane

– veicoli esteri: Amministrazione delle dogane

Gestione del servizio tecnico: Amministrazione delle dogane

Sistemi informatici: Cantoni / Confederazione

Controlli

– al confine: Amministrazione delle dogane

– all'interno del paese: polizia e dogana, secondo intesa.

I veicoli esteri sono tassati dall'Amministrazione delle dogane. Per quanto concerne la tassazione dei veicoli svizzeri, sono in corso chiarimenti tra i Cantoni e la Confederazione. L'obiettivo è una soluzione più economica e conviviale possibile.

Il controllo del traffico fermo e in movimento, indispensabile per garantire la sicurezza della riscossione e l'accettazione, deve aver luogo in stretta collaborazione tra i Cantoni e l'Amministrazione delle dogane. Soluzioni concrete saranno elaborate prossimamente; si tratterà poi di testarle nella prassi e di ottimizzarle.

24 Aspetti economici

241 Introiti

La TTPCP apporterà un introito annuo di 1,5 miliardi di franchi di cui un terzo destinato ai Cantoni.

242 Costi di realizzazione (Confederazione)

I costi complessivi della realizzazione ascendono a 160 milioni di franchi. Essi si ripartiscono in:

costi di sviluppo 38,5 milioni di fr.

costi d'investimento 121,5 milioni di fr.

Per *sviluppo* s'intende l'elaborazione concettuale del futuro sistema TTPCP (portata v. cifre 124 e 22), lo sviluppo e le prove delle componenti principali, le procedure d'appalto per i diversi campi parziali, la specificazione e la realizzazione della soluzione informatica, la preparazione dei provvedimenti edili nonché la verifica e la ristrutturazione della sistemazione del traffico presso gli uffici doganali.

Gli *investimenti* concernono l'approntamento dell'infrastruttura necessaria alla riscossione della TTPCP. Ne fanno parte l'insediamento di un sistema informatico

accentrato con interfacce presso gli uffici cantonali della circolazione e gli uffici doganali, l'ampliamento della rete di comunicazione esistente KOMBV sino ai punti di riscossione e in particolare una serie di provvedimenti presso gli uffici doganali. Bisogna equipaggiare con dispositivi di radiocomunicazione a microonde per corte distanze (antenne e controller DSRC) le 30 strade doganali occupate in permanenza e la maggior parte delle 80 strade occupate saltuariamente. Tali dispositivi sono necessari per la comunicazione con gli apparecchi di rilevazione montati nei veicoli. Inoltre, gli automatici per il pagamento in contanti e con carte di credito/addebito nonché altre carte chip, l'adeguamento della gestione del traffico, l'insediamento di sistemi rosso-verde come pure provvedimenti edili sulle aree di sdoganamento all'importazione e all'esportazione. Il genere e le dimensioni divergono da un ufficio doganale all'altro a seconda della densità del traffico e della situazione locale. Per ogni ufficio doganale occorrono chiarimenti approfonditi. Gli obiettivi sono: una sicurezza elevata della riscossione connessa all'accettazione da parte dei detentori dei veicoli, ripercussioni minime sulla fluidità del traffico, che non provochino o provochino solo brevissimi tempi d'attesa supplementari, nonché soluzioni che richiedano un impiego di personale quanto esiguo possibile.

Il passaggio dalla fase di sviluppo all'approntamento dell'infrastruttura avverrà progressivamente.

I costi di realizzazione dovrebbero essere ammortizzati entro 7 anni e computati sul prodotto lordo della TTPCP.

243 Costi d'esercizio (Confederazione)

I costi per l'esercizio, la manutenzione e il personale supplementare sono preventivati a 17 - 26 milioni di franchi all'anno.

Attualmente i costi per il personale possono essere valutati solo sommariamente. Bisogna prevedere 60 - 120 posti supplementari che saranno pure computati sul prodotto lordo della TTPCP.

244 Costi d'investimento e d'esercizio dei Cantoni

Presentemente non può essere fornita nessuna indicazione sui costi sopportati dai Cantoni, visto che l'interfaccia tra i sistemi informatici della Confederazione e quelli dei Cantoni non è ancora fissata. Tali costi saranno computati sul prodotto lordo della TTPCP.

245 Apparecchio di rilevazione

Si prevede che i costi dell'apparecchio di rilevazione (acquisto, montaggio, omologazione, messa in funzione, manutenzione) siano assunti dai detentori dei veicoli.

246 Redditività

I costi di sviluppo e di investimento sono invero elevati, ma relativamente modesti rispetto agli introiti previsti; essi costituiscono soltanto una frazione dell'introito annuo. L'essenziale è che le spese per la gestione e la manutenzione del futuro sistema

possano essere mantenute a un livello basso. Tale obiettivo potrà essere raggiunto grazie ai lavori di sviluppo e ai test approfonditi effettuati su vasta scala nonostante il breve tempo a disposizione.

Contrapponendo le spese d'esercizio, inclusi gli ammortamenti, agli introiti previsti risultano per la Confederazione (quindi senza le spese sopportate dai Cantoni e quelle per gli apparecchi di rilevazione) spese operazionali pari al 3 - 6% degli introiti (a seconda della tariffa della TTPCP).

247 Previsioni del traffico

Per i motivi menzionati nella cifra 21 rinunciamo a esporre le ripercussioni della TTPCP sui diversi modi di trasporto.

25 Specchietto dei costi (costi di realizzazione della Confederazione)

PR = preventivo, PF = piano finanziario, in milioni di franchi

	PR 1999	PF 2000	PF 2001	PF 2002	Totale
Sviluppo (credito d'impegno; approvato dal CF; rubrica 606.3180.000)					
– sostegno esterno	13,0	4,0	2,0	–	19,0
– apparecchio di rilevazione	6,5	3,0	–	–	9,5
– informatica	2,5	6,0	1,5	–	10,0
Totale	22,0	13,0	3,5	–	38,5
Investimenti (credito d'impegno chiesto con il presente messaggio; rubrica 606.4010.001)					
– costruzioni ¹⁾	11,0	53,0	11,0	–	75,0
– DSRC (incl. i controlli) ²⁾	3,5	19,0	4,0	–	26,5
– altri mezzi ³⁾	5,0	12,0	3,0	–	20,0
Totale	19,5	84,0	18,0	–	121,5
Sviluppo + investimenti	41,5	97,0	21,5	–	160,0
Manutenzione			10,0	15,0	26,0

1) provvedimenti edili presso gli uffici doganali e ai passaggi alpini: uffici, gestione del traffico, ecc.

2) equipaggiamento DSRC: antenne, comando, display, dispositivi di controllo

3) altri mezzi ausiliari: informatica, registratori di cassa, lettori di carte di credito/addebito, automatici, apparecchi per confezionare le carte chip, lettori di codici a barre, OBU/TAG semplice, ecc.

Trattasi di una valutazione sommaria fondata su indicazioni di prezzi fornite dai fabbricanti, sulle esperienze dell'Amministrazione delle dogane ottenute in campi comparabili e sulle esperienze fatte con il sistema austriaco di ecopunti in cui viene in parte utilizzata la stessa tecnologia (antenne DSRC). Cifre precise saranno disponibili soltanto nella primavera 1999, allorquando i fabbricanti avranno presentato le loro offerte.

I costi prevedibili per l'installazione dei punti di riscossione della TTA sono inclusi nello specchio dei costi.

Quantunque la LTTPCP non sia ancora in vigore, l'esecuzione dev'essere preparata già oggi visto che il tempo stringe. Indicazioni di costi precise concernenti l'intero sistema TTPCP saranno disponibili fra alcuni mesi.

3 Conseguenze finanziarie per la Confederazione e i Cantoni

I costi di realizzazione e di gestione secondo le cifre 242 e 243, a carico della Confederazione, saranno computati sul prodotto lordo della TTPCP. I costi per la realizzazione sono inclusi nel preventivo 1999 e nel piano finanziario 2000-2002.

Il presente progetto non ha nessuna ripercussione per i Cantoni. È tuttavia previsto di indennizzarli per l'esecuzione della TTPCP.

4 Programma di legislatura

Il progetto non è stato annunciato nel rapporto sul programma di legislatura 1995-1999. Esso non era tuttavia prevedibile e, vista l'urgenza della materia, merita un trattamento rapido da parte delle Camere federali.

5 Relazione con il diritto europeo

La TTPCP costituisce un'importante pietra miliare dell'Accordo sui trasporti terrestri nei negoziati bilaterali con l'Unione europea (UE).

L'obiettivo dell'Accordo sui trasporti terrestri è di realizzare una politica dei trasporti coordinata nella zona alpina. La combinazione con un aumento graduale del limite di peso al livello di 40 tonnellate applicato nell'UE dovrebbe permettere di fornire un contributo alla verità dei costi (in particolare con lo strumento della TTPCP).

6 Costituzionalità

Per i contributi federali chiesti con il presente messaggio si deve emanare un decreto speciale in materia di crediti. Quest'ultimo non contiene norme di diritto. Bisogna pertanto scegliere la forma del decreto federale semplice giusta l'articolo 8 della legge sui rapporti fra i Consigli (RS 171.11). Tale decreto federale non è subordinato al referendum facoltativo. La competenza delle Camere federali è desumibile dall'articolo 85 numero 10 della Costituzione federale.

**Decreto federale
concernente un credito d'impegno per i costi
d'investimento connessi all'introduzione della tassa
sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP)**

Disegno

del

*L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visto l'articolo 85 numero 10 della Costituzione federale;
visto il messaggio del Consiglio federale del 3 febbraio 1999¹,
decreta:*

Art. 1

¹ Per gli investimenti in correlazione con la riscossione della TTPCP è stanziato un credito d'impegno di 121,5 milioni di franchi (base di prezzo 1998).

² Il Consiglio federale è abilitato ad adeguare al rincaro l'importo del credito d'impegno.

Art. 2

Il presente decreto, che non è di obbligatorietà generale, non sottostà al referendum.

1322

¹ FF 1999 2741

**Messaggio concernente un credito d'impegno per i costi d'investimento connessi
all'introduzione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni del 3 febbraio
1999**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1999
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	18
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	99.015
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.05.1999
Date	
Data	
Seite	2741-2758
Page	
Pagina	
Ref. No	10 119 657

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.