



Berna, 27 gennaio 2016

# Modifica dell'ordinanza sul traffico pesante

## Rapporto sui risultati dell'indagine conoscitiva

### Indice

1	Situazione iniziale .....	2
2	Partecipanti all'indagine conoscitiva e osservazioni preliminari sulla composizione dei risultati.....	2
3	Valutazione dei pareri .....	3
4	Considerazioni generali sulla modifica dell'ordinanza sul traffico pesante .....	3
5	Ricapitolazione delle risposte alle singole domande .....	4
5.1	Domanda 1.1 – Veicoli per la protezione civile .....	4
5.2	Domanda 1.2 – Trasferimenti dagli aeroporti.....	5
5.3	Domanda 1.3 – Conservazione dei documenti (impegno) .....	6
5.4	Domanda 1.4 – Calcolo del peso determinante .....	7
5.5	Domanda 1.5 – Segnale per i rimorchi con targhe trasferibili .....	8
5.6	Domanda 1.6 – Restituzione per i veicoli noleggiati dall'Esercito e dalla protezione civile .....	11
5.7	Domanda 1.7 – Rifiuto del proseguimento del viaggio e sequestro.....	12
5.8	Domanda 1.8 – Emolumenti dell'Amministrazione federale delle dogane .....	13
5.9	Ulteriori osservazioni sulla modifica dell'OTTP .....	13
5.10	Domanda 2.1 – Assoggettamento alla TTPCP per i veicoli con targhe professionali.....	15
5.11	Domanda 2.2 – Autofurgoni con carico rimorchiabile superiore a 3,5 tonnellate .....	16
	Allegato 1: Panoramica dei pareri pervenuti.....	18
	Allegato 2: Panoramica dettagliata delle risposte.....	20

### Elenco delle tabelle

Tabella 1: Panoramica degli scritti e dei pareri pervenuti .....	2
Tabella 2: Domanda 1.1 – Veicoli per la protezione civile .....	4
Tabella 3: Domanda 1.2 – Trasferimenti dagli aeroporti.....	5
Tabella 4: Domanda 1.3 - Conservazione dei documenti (impegno).....	6
Tabella 5: Domanda 1.4 - Calcolo del peso determinante .....	7
Tabella 6: Domanda 1.5 - Segnale per i rimorchi con targhe trasferibili .....	8
Tabella 7: Domanda 1.6 - Restituzione per i veicoli noleggiati dall'Esercito e dalla protezione civile ..	11
Tabella 8: Domanda 1.7 - Rifiuto del proseguimento del viaggio e sequestro .....	12
Tabella 9: Domanda 1.8 – Emolumenti dell'Amministrazione federale delle dogane.....	13
Tabella 10: Domanda 2.1 - Assoggettamento alla TTPCP per i veicoli con targhe professionali .....	15
Tabella 11: Domanda 2.2 - Autofurgoni con carico rimorchiabile superiore a 3,5 tonnellate .....	16

## 1 Situazione iniziale

L'Amministrazione federale delle dogane ha condotto dal 17 dicembre 2012 al 27 marzo 2013 un'indagine conoscitiva su un progetto di modifica dell'ordinanza sul traffico pesante<sup>1</sup>. La revisione contempla in particolare modifiche tecniche e crea la possibilità di adottare misure per prevenire e individuare gli abusi.

## 2 Partecipanti all'indagine conoscitiva e osservazioni preliminari sulla composizione dei risultati

All'indagine conoscitiva sono stati invitati complessivamente 61 partecipanti tra cui i Cantoni (servizi competenti), il Principato del Liechtenstein, associazioni mantello nazionali, associazioni attive nel settore dei trasporti e altre organizzazioni. 23 dei destinatari interpellati non hanno inoltrato alcun parere mentre 2 vi hanno rinunciato espressamente. Sull'oggetto dell'indagine conoscitiva si sono espresse anche alcune unità amministrative cantonali (oltre ai Cantoni) e altre associazioni e organizzazioni non invitate ufficialmente. I dettagli sono contenuti nell'allegato 1.

Al 27 marzo 2013 avevano risposto complessivamente 47 partecipanti, di cui 45 si sono espressi concretamente sulle modifiche: 26 Cantoni, 3 unità amministrative cantonali non invitate ufficialmente, 4 associazioni mantello nazionali dell'economia, 8 associazioni attive nel settore dei trasporti e 4 altre organizzazioni.

	Interpellati	Pareri inviati spontaneamente	Scritti pervenuti	Pareri pervenuti
<b>1 Cantoni</b>	<b>30</b>		<b>29</b>	<b>29</b>
Cantoni	26		26	26
Conferenze dei Cantoni	4			
Altre unità amministrative cantonali			3	3
<b>2 Associazioni mantello nazionali</b>	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>4</b>
Città, Comuni e regioni di montagna	3		2	
Economia	7	1	4	4
<b>3 Associazioni attive nel settore automobilistico e dei trasporti</b>	<b>15</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>8</b>
Settore automobilistico	1	2	3	3
Associazioni attive nel settore automobilistico	2			
Associazioni mantello	1		1	1
Autotrasportatori	4		2	2
Associazioni attive nel settore dei trasporti	5		2	2
Associazioni attive nel settore del traffico	2			
<b>4 Altre organizzazioni</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
Ferrovia	3			
Rappresentanti cantonali	1		1	1
Turismo	1			
Associazioni ambientaliste		1	1	1
Economia		2	2	2
<b>5 Principato del Liechtenstein</b>	<b>1</b>			
Amt für Volkswirtschaft	1			
<b>Totale</b>	<b>61</b>	<b>6</b>	<b>47</b>	<b>45</b>

Tabella 1: Panoramica degli scritti e dei pareri pervenuti

<sup>1</sup> Ordinanza del 6 marzo 2000 concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (OTTP; RS 641.811)

Il testo integrale dei pareri inoltrati può essere consultato presso la Direzione generale delle dogane (sezione Veicoli e tasse sul traffico stradale).

### **3 Valutazione dei pareri**

Ai partecipanti è stato inviato un questionario con 8 domande sulle modifiche attualmente in discussione e 2 riguardanti eventuali modifiche future. La valutazione dei pareri inoltrati rispecchia la struttura del questionario. Ulteriori osservazioni sono riassunte per tema e riportate a parte.

### **4 Considerazioni generali sulla modifica dell'ordinanza sul traffico pesante**

I partecipanti si dividono sostanzialmente in due gruppi: i Cantoni, le associazioni mantello nazionali e altre organizzazioni sono in buona parte favorevoli alle modifiche proposte, mentre le associazioni direttamente interessate sono contrarie.

La maggior parte dei partecipanti all'indagine ritiene in linea di principio che l'esenzione dalla tassa per i veicoli noleggiati dalla protezione civile sia opportuna. I pareri divergono sui compiti per i quali andrebbe concessa. I sostenitori di un'interpretazione restrittiva temono distorsioni della concorrenza inaccettabili nel settore dei lavori di ripristino. Non viene per contro praticamente messa in discussione la prevista modifica riguardante la restituzione per i veicoli noleggiati dall'Esercito e la protezione civile.

La maggior parte delle associazioni attive nel settore dei trasporti come pure i Cantoni dei Grigioni e del Vallese, direttamente interessati, respingono con veemenza la proposta di assoggettare alla tassa i trasferimenti dagli aeroporti. Tra le ragioni addotte figurano in particolare una disparità di trattamento nella categoria delle corse nell'ambito di una concessione e i collegamenti giudicati insufficienti tra le regioni turistiche alpine e gli aeroporti nazionali.

La maggior parte dei partecipanti valuta positivamente la proposta di introdurre l'obbligo di conservare i documenti riguardanti l'impegno preso e di rinunciare a calcolare il peso determinante in base al carico dell'asse e via di seguito. Per contro, i partecipanti direttamente interessati (associazioni mantello nazionali e associazioni attive nel settore dei trasporti) le respingono fermamente.

L'introduzione di un segnale speciale per i rimorchi con targhe trasferibili è invisa alla maggior parte dei partecipanti poiché ritenuta sproporzionata: complicherebbe il lavoro delle autorità di controllo e dei vetturali nonché punirebbe ingiustamente i conducenti che si comportano in modo corretto.

La maggior parte dei partecipanti approva l'idea di rifiutare il proseguimento del viaggio e di sequestrare il veicolo se gli anticipi e le prestazioni di garanzia non sono stati versati o i provvedimenti cautelativi non vengono osservati.

Anche l'adeguamento dell'ordinanza sugli emolumenti dell'Amministrazione federale delle dogane riscuote ampi consensi.

Le risposte alla domanda sul futuro assoggettamento alla TTPCP dei veicoli con targhe professionali sono invece ampiamente negative.

I pareri divergono in merito all'obbligo futuro di montare un apparecchio di rilevazione sugli autofurgoni con un carico rimorchiabile superiore a 3,5 tonnellate. Tuttavia, non prevalgono né i pro né i contro.

## 5 Ricapitolazione delle risposte alle singole domande

I capitoli seguenti si riferiscono alle domande dell'indagine conoscitiva. Una valutazione dettagliata delle risposte figura nelle tabelle dell'allegato 2.

### 5.1 Domanda 1.1 – Veicoli per la protezione civile

**Siete d'accordo che i veicoli noleggiati per la protezione civile siano esentati dalla tassa se impiegati come segue:**

- nel quadro di interventi in caso di catastrofi, situazioni d'emergenza, conflitto armato, interventi di pubblica utilità a livello nazionale oppure per istruzione;
- nel quadro di lavori di ripristino sulla base di una domanda inoltrata in precedenza e senza che vi siano distorsioni della concorrenza?

(Art. 3 cpv. 1 lett. *abis* n. 2 e 3 [nuovo]), art. 12c [nuovo])

	Sì	No	Nessun parere, non coinvolto
1 Cantoni	26	1	2
2 Associazioni mantello nazionali	2	1	1
3 Associazioni attive nel settore dei trasporti	1	5	2
4 Altre organizzazioni	2	1	1
<b>Totale</b>	<b>31</b>	<b>8</b>	<b>6</b>

Tabella 2: Domanda 1.1 – Veicoli per la protezione civile

#### 5.1.1 Favorevoli

AG, AG Sektion Koordination Zivilschutz, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, GR Ufficio del militare e della protezione civile, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; CP, USC; ATA; Handelskammer beider Basel, Iniziativa delle Alpi

#### Osservazioni

*GE*, *VD* e *NW* ritengono che la distinzione tra gli interventi a livello nazionale e quelli a livello cantonale non sia giustificata e chiedono una parità di trattamento.

*GE* invita ad adeguare l'articolo 3 capoverso 1 lettera *abis* numero 2: «... per interventi e *istruzione* secondo...».

*VD* esige che i veicoli utilizzati per i lavori di ripristino siano esentati dalla tassa a titolo generale, dato che la procedura per l'autorizzazione è troppo onerosa.

*FR* e *LU* accolgono favorevolmente la decisione, attesa da tempo, di equiparare la protezione civile all'Esercito.

Per *GR* le probabilità che la protezione civile noleggi e utilizzi veicoli civili per gli interventi menzionati nell'articolo sono minime. In tale eventualità, questi veicoli dovranno essere trattati alla stregua di quelli dell'Esercito o della protezione civile.

*CP* e *USC* sottolineano l'importanza di evitare distorsioni della concorrenza.

#### 5.1.2 Contrari

SG; usam; UPSA, ASTAG, auto-suisse, FRS, Les Routiers Suisses; FER

#### Osservazioni

In linea di principio *SG* è favorevole all'esenzione. Ritenendo tuttavia che la procedura proposta sia troppo onerosa, suggerisce l'esenzione generale per i veicoli utilizzati durante gli interventi per lavori di ripristino.

*usam, UPSA, auto-suisse, ASTAG, FRS e FER* non hanno in linea di massima obiezioni a che la protezione civile sia equiparata all'Esercito e benefici dell'esenzione dalla TTPCP, a condizione che i veicoli noleggiati vengano utilizzati esclusivamente per interventi in caso di catastrofe, situazioni d'emergenza, conflitto armato, interventi di pubblica utilità a livello nazionale oppure per istruzione. Sono invece esplicitamente contrari all'esenzione nell'ambito di lavori di ripristino viste le distorsioni della concorrenza che ne potrebbero derivare. L'obbligo di domanda e di autorizzazione non cambia nulla alla sostanza: comporta un onere amministrativo ulteriore ed è stato introdotto unicamente pro forma poiché l'Ufficio federale della protezione della popolazione non è solo richiedente ma anche competente per la valutazione in prima istanza.

Nell'eventualità che l'esenzione venga introdotta, *ASTAG* auspica di essere coinvolta in una seconda valutazione nell'ambito della procedura di autorizzazione.

Secondo *Les Routiers Suisses* il carico amministrativo risulterà eccessivo. Inoltre, la difficoltà di distinguere tra interventi in caso di catastrofe, lavori di ripristino e normali lavori edilizi potrebbe causare distorsioni della concorrenza.

### 5.1.3 Nessun parere, non coinvolto

BL, UR Schwerverkehrszentrum; ASSL; UTP, USIC; asa

## 5.2 Domanda 1.2 – Trasferimenti dagli aeroporti

**Siete d'accordo che i trasporti di passeggeri aerei tra un aeroporto e una località o una regione turistica (trasferimento dagli aeroporti) continuino a essere assoggettati alla tassa?**

(Art. 3 cpv. 1 lett. c)

	Si	No	Nessun parere, non coinvolto
1 Cantoni	19	3	7
2 Associazioni mantello nazionali	2	1	1
3 Associazioni attive nel settore dei trasporti	2	5	1
4 Altre organizzazioni	1	1	2
<b>Totale</b>	<b>24</b>	<b>10</b>	<b>11</b>

Tabella 3: Domanda 1.2 – Trasferimenti dagli aeroporti

### 5.2.1 Favorevoli

AG, AI, AR, BE, BL, FR, GE, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; CP, USC; ATA, UTP; Iniziativa delle Alpi

### Osservazioni

Per *GE, USC e UTP* l'esenzione dalla tassa è ingiustificata poiché i trasferimenti dagli aeroporti non rientrano nel traffico di linea e non hanno funzione di collegamento.

*BL* caldeggia l'esenzione dalla tassa anche per i veicoli delle imprese di trasporto utilizzati nell'ambito di autorizzazioni cantonali. Il testo in oggetto assoggetterebbe anche le imprese di linea che effettuano meno di 10 corse giornaliere o trasporti di scolari.

*NW* mette in guardia: l'esenzione dalla tassa per i trasferimenti dagli aeroporti potrebbe distorcere la concorrenza.

### 5.2.2 Contrari

GL, GR, VS; *usam; UPSA, ASTAG, auto-suisse, FRS, Les Routiers Suisses; FER*

## Osservazioni

VS esige l'esenzione dalla tassa per i trasferimenti dagli aeroporti facendo valere le proprie specificità topografiche e turistiche.

GR ritiene inopportuno equiparare i trasferimenti dagli aeroporti ai trasporti di scolari o operai dato che i primi non sono trasporti quotidiani, i clienti di norma non conoscono la zona e viaggiano con un bagaglio voluminoso. GR ricorda inoltre di essere l'unica importante regione turistica della Svizzera che non dispone di un collegamento diretto con l'aeroporto di Zurigo-Kloten. Un collegamento peraltro auspicato da tempo che però le FSS non hanno finora realizzato. In questo senso, GR si sente svantaggiato rispetto alle altre regioni turistiche.

usam, UPSA, auto-suisse, ASTAG, FRS e FER sono del parere che la revisione dell'ordinanza sul trasporto di viaggiatori, che assoggetta all'obbligo della concessione il trasferimento di passeggeri da un aeroporto a una località o regione turistica, inasprisca le condizioni quadro. Nell'interesse della coerenza giuridica e dell'equità, non si può introdurre un inasprimento (obbligo di concessione) e, parimenti, eliminare in un altro disposto l'agevolazione che ne risulta (esenzione dalla tassa). Secondo le stesse organizzazioni, l'argomento addotto – ossia garantire la parità di trattamento tra i trasferimenti dagli aeroporti e i trasporti di scolari e operai vista la loro «affinità» – è privo di fondamento: o questi trasporti sono effettivamente affini e soggiacciono tutti all'obbligo della concessione, inclusa l'esenzione dalla tassa (o eventualmente all'obbligo dell'autorizzazione con tassa sul traffico pesante), o non lo sono e vengono trattati in modo diverso per quanto concerne sia l'obbligo di concessione/autorizzazione sia la TFTP.

Les Routiers Suisses chiede che tutti i trasporti assoggettati all'obbligo della concessione siano esentati dal pagamento della tassa sul traffico pesante.

### 5.2.3 Nessun parere, non coinvolto

AG Sektion Koordination Zivilschutz, BS, GR Ufficio del militare e della protezione civile, SH, TI, UR Schwerverkehrszentrum, VD; ASSL; USIC; asa, Handelskammer beider Basel

## 5.3 Domanda 1.3 – Conservazione dei documenti (impegno)

**Siete d'accordo che i richiedenti debbano conservare per cinque anni i documenti e i giustificativi necessari per comprovare il rispetto dell'impegno preso e presentarli, su richiesta, alla DGD?**

(Art. 12b [nuovo])

	Sì	No	Nessun parere, non coinvolto
1 Cantoni	26		3
2 Associazioni mantello nazionali	1	2	1
3 Associazioni attive nel settore dei trasporti	2	4	2
4 Altre organizzazioni	3		1
<b>Totale</b>	<b>32</b>	<b>6</b>	<b>7</b>

Tabella 4: Domanda 1.3 - Conservazione dei documenti (impegno circa l'uso)

### 5.3.1 Favorevoli

AG, AG Sektion Koordination Zivilschutz, AI, AR, BE, BL, FR, GE, GL, GR, GR Ufficio del militare e della protezione civile, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, UR Schwerverkehrszentrum, VS, ZG, ZH; CP; Les Routiers Suisses, ATA; FER, Handelskammer beider Basel, Iniziativa delle Alpi

## Osservazioni

FER è favorevole alle misure volte a evitare le distorsioni della concorrenza.

Per la *Handelskammer beider Basel* la possibilità di controllo finalizzata alla prevenzione degli abusi è adeguata anche perché la conservazione dei documenti non comporta grandi oneri per i richiedenti.

### 5.3.2 Contrari

USC, usam; UPSA, ASTAG, auto-suisse, FRS

#### Osservazioni

Secondo *USC* l'introduzione di strumenti di controllo è un passo indietro per i contadini. L'obiettivo dovrebbe essere quello di ridurre la burocrazia. Inoltre, non è chiaro quali prove possono essere richieste e con quali costi. *USC* si oppone a costi supplementari.

*usam*, *UPSA*, *auto-suisse*, *ASTAG* e *FRS* si dicono contrari alla burocrazia e all'obbligo di conservare i documenti: è ingiusto penalizzare la maggioranza che si comporta correttamente per colpa di un paio di pecore nere. Il «volume di scartoffie» è sproporzionato. Si tratta piuttosto di un problema di esecuzione e controllo che non può essere risolto inasprendo le prescrizioni a scapito di tutti gli autotrasportatori.

### 5.3.3 Nessun parere, non coinvolto

BS, TI, VD; ASSL; UTP, USIC; asa

## 5.4 Domanda 1.4 – Calcolo del peso determinante

**Siete d'accordo che per il calcolo della tassa ora non vengano più prese in considerazione le limitazioni indicate nella licenza di circolazione quali il carico dell'asse, il carico della sella d'appoggio, il carico d'appoggio e simili?**

(Art. 13)

	Sì	No	Nessun parere, non coinvolto
1 Cantoni	25	1	3
2 Associazioni mantello nazionali	2	1	1
3 Associazioni attive nel settore dei trasporti	1	6	1
4 Altre organizzazioni	2	1	1
<b>Totale</b>	<b>30</b>	<b>9</b>	<b>6</b>

Tabella 5: Domanda 1.4 - Calcolo del peso determinante

### 5.4.1 Favorevoli

AG, AI, BE, BL, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, UR  
Schwerverkehrszentrum, VD, VS, ZG, ZH; CP, USC; ATA; Handelskammer beider Basel, Iniziativa delle Alpi

#### Osservazioni

*NW* sostiene che l'adeguamento possa limitare gli abusi. In particolare non sarà più possibile ridurre il peso montando pneumatici con un indice di carico più basso.

*USC* e *Handelskammer beider Basel* sono favorevoli a una semplificazione della procedura per il calcolo della tassa, ossia a che non si tenga conto delle limitazioni indicate nella licenza di circolazione come invece prevede la procedura attuale, onerosa e costosa. La *Handelskammer beider Basel* chiede inoltre che questa agevolazione non comporti in un secondo tempo carichi supplementari che potrebbero azzerare i benefici ottenuti.

### 5.4.2 Contrari

AR; usam; UPSA, ASTAG, auto-suisse, FRS, Les Routiers Suisses, USIC; FER

## Osservazioni

*auto-suisse, usam, UPSA, ASTAG, FRS e FER* sostengono che il carico finanziario non sia irrilevante dato che la modifica riguarda oltre 250 richiedenti. Lo Stato incasserebbe tra 150 000 e 195 000 franchi in più l'anno.

Attrivano inoltre l'attenzione sul principio basilare della riscossione delle tasse, in particolare della TTPCP, secondo cui la base per la commisurazione e l'importo della tassa devono essere definibili con precisione e avere un nesso diretto reciproco. La scelta di non tenere conto di fattori quali il carico dell'asse, il carico della sella d'appoggio, il carico d'appoggio e simili viola manifestamente tale principio. Nella sua decisione del 4 giugno 2007 (2A.479/2006/ble), il Tribunale federale ribadisce chiaramente questo principio statuendo che i veicoli a sella devono essere tassati solo in base al peso totale con il quale possono effettivamente circolare. Per i partecipanti citati, non vi è motivo di riprendere nuovamente nella OTTP, dopo quasi sei anni, la prassi applicata in passato e giudicata illecita dal Tribunale federale solo per compiacere le autorità. L'Amministrazione federale delle dogane avrebbe piuttosto dovuto sviluppare tempo fa (dopo l'introduzione della domanda scritta) un sistema efficace per semplificare sia la propria prassi amministrativa sia quella dei richiedenti. Ma poiché nulla è stato fatto, la soluzione proposta risulta troppo semplicistica: non persegue lo scopo e non rispecchia il tenore né le intenzioni della legge. Per contro, i costi per gli adeguamenti dei sistemi elettronici e l'onere amministrativo per le autorità esecutive sono ritenuti giustificati e dovrebbero essere contemplati dalla legge. Se il rilevamento e l'elaborazione automatici non saranno fattibili, si dovrà mantenere almeno la variante manuale attuale.

Questi partecipanti all'indagine chiedono di precisare l'articolo 13 capoverso 3 del testo proposto indicando chiaramente che il peso determinante per la TTPCP ammonta al massimo a 40 tonnellate e che la tassa per i trasporti combinati (44 t) o eccezionali con peso superiore ai limiti venga pagata anche in futuro solo per 40 tonnellate al massimo.

*USIC* osserva che queste limitazioni servono unicamente per il funzionamento effettivo del veicolo. Una soppressione comporterebbe un'esplosione ingiustificata dei costi.

*Les Routiers Suisses* auspica che, nonostante il calo delle richieste, sia ancora possibile presentare singole domande di riduzione soprattutto per i veicoli più vecchi. Fa valere che il fabbisogno in futuro si ridurrà ulteriormente per effetto del rinnovamento del parco veicoli.

### 5.4.3 Nessun parere, non coinvolto

AG Sektion Koordination Zivilschutz, BS, GR Ufficio del militare e della protezione civile; ASSL; UTP; asa

## 5.5 Domanda 1.5 – Segnale per i rimorchi con targhe trasferibili

Siete d'accordo che

- i rimorchi svizzeri assoggettati alla tassa con targhe trasferibili debbano essere muniti di un segnale, corrispondente alle specifiche di cui all'allegato 5, sul quale è indicato il peso totale massimo autorizzato menzionato nella licenza di circolazione e
- il termine transitorio per i rimorchi già immatricolati sia di tre mesi?

(Art. 13b [nuovo], art. 62c [nuovo], allegato 5 [nuovo])

	Si	No	Nessun parere, non coinvolto
1 Cantoni	13	14	2
2 Associazioni mantello nazionali	1	2	1
3 Associazioni attive nel settore dei trasporti	2	5	1
4 Altre organizzazioni	3	1	
<b>Totale</b>	<b>19</b>	<b>22</b>	<b>4</b>

Tabella 6: Domanda 1.5 - Segnale per i rimorchi con targhe trasferibili

### 5.5.1 Favorevoli

AI, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, NE, SH, UR, UR Schwerverkehrszentrum; CP; Les Routiers Suisses, ATA; FER, Handelskammer beider Basel, Iniziativa delle Alpi

#### Osservazioni

*NE* prende atto con soddisfazione dell'intenzione di rendere obbligatorio a livello federale il segnale per i rimorchi (una proposta peraltro sottoposta alla Direzione generale delle dogane proprio da *NE* che la attua già a livello cantonale).

*JU* chiede se è prevista un'annotazione in tal senso nella licenza di circolazione.

*BL* e *CP* criticano il termine di transizione giudicato troppo corto. Secondo *BL* dovrebbe essere di almeno sei mesi.

Per *GR* i controlli dei pesi dichiarati ne risulteranno agevolati e si potranno evitare confusioni o errori nelle dichiarazioni. La flessibilità offerta dalle targhe trasferibili giustifica l'onere supplementare cui i detentori dovranno far fronte all'acquisto del segnale, che dovrà essere distribuito dall'Amministrazione federale delle dogane e non dalle autorità competenti per i collaudi. Sempre secondo *GR*, i controlli dovranno essere eseguiti nell'ambito dei controlli del traffico pesante dato che il maggior lavoro cui le autorità cantonali dovranno far fronte è compensato dai proventi della TTPCP percepiti dai Cantoni. Si dovrà tuttavia badare a ridurre al minimo il carico di lavoro richiesto dall'esecuzione.

*BE* si interroga sull'opportunità di applicare questa disposizione solo ai rimorchi con targhe trasferibili e chiede un'estensione a tutti i rimorchi assoggettati alla TTPCP, poiché il passaggio dalle targhe trasferibili a quelle normali e viceversa è una decisione molto immediata per il detentore. Invita tuttavia ad evitare assolutamente inutili burocrazie per le autorità di immatricolazione.

*SH* sostiene che sia impossibile utilizzare contemporaneamente un rimorchio con targhe diverse nel MOFIS.

Per *Les Routiers Suisses* l'obbligo del segnale permette al conducente di distinguere da lontano i rimorchi con peso inferiore.

*Les Routiers Suisses* e la *Handelskammer beider Basel* chiedono che i costi di produzione vengano assunti dalle autorità e che i detentori debbano sostenere solo i costi di montaggio.

*FER* è favorevole alle misure volte a evitare distorsioni della concorrenza.

### 5.5.2 Contrari

AG, AR, LU, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH; USC, usam; UPSA, ASTAG, auto-suisse, FRS,USIC; asa

#### Osservazioni

*TI*, *AR*, *AG*, *TG*, *ZG*, *ZH* e *asa* sostengono che il rischio di abusi in relazione ai rimorchi con targhe trasferibili esiste ma che – tenuto conto della TTPCP nella sua totalità – è limitato.

Per *TI*, *AR*, *AG*, *TG*, *ZG*, *ZH*, *usam*, *UPSA*, *auto-suisse*, *FRS* e *ASTAG* l'obbligo proposto è sproporzionato e comporta dei costi.

*AR*, *VD*, *VS*, *AG*, *TG*, *ZG*, *ZH* e *asa* auspicano che la responsabilità per i controlli del segnale incomba all'Amministrazione federale delle dogane e non agli uffici della circolazione o ai loro servizi. Anche la distribuzione del segnale dovrebbe essere affidata all'Amministrazione federale delle dogane visto inoltre che il controllo previsto comporta costi supplementari per i Cantoni. Nell'ambito dei collaudi periodici bisogna accertare che i veicoli funzionino correttamente e non producano emissioni illecite. Secondo questi partecipanti all'indagine conoscitiva non c'è praticamente più margine per verificare il rispetto di nuove prescrizioni amministrative contemplate da altre normative. Temono addirittura che

sovraccaricare gli addetti ai collaudi con compiti diversi da quelli principali si ripercuota negativamente sul controllo di parti importanti per la sicurezza e le emissioni. Invitano quindi a stralciare almeno il capoverso 4 del previsto articolo 13b.

*VD* suggerisce di rinunciare al segnale e di inserire un'annotazione in tal senso con codice 193 nella licenza di circolazione oppure di estendere l'obbligo del segnale a tutti i rimorchi assoggettati alla TTPCP.

*LU* propone di dotare tutti i rimorchi assoggettati alla TTPCP di un ulteriore segnale ma di inserire le disposizioni in tal senso nell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (RS 741.41) invece che nell'OTTP.

*LU, SZ, SO* e *SG* aggiungono che gli organi di controllo non possono accertare sulla base delle annotazioni nella licenza di circolazione se si tratta di un veicolo ammesso alla circolazione con targhe trasferibili.

Sempre in relazione alle targhe trasferibili, *NW* e *OW* chiedono che si tenga conto del peso totale massimo ammesso di tutti i rimorchi.

*OW* è del parere che la misura proposta sia inefficace, poiché chi vuole evadere la TTPCP può manipolare il segnale, renderlo illeggibile, coprirlo e via di seguito. Si interroga poi in generale sull'opportunità di ammettere le targhe trasferibili per rimorchi di classi di peso diverse.

*SZ* preferirebbe aumentare le multe invece che introdurre un segnale.

*SO* e *SG* chiedono di vagliare la soppressione delle targhe trasferibili per i rimorchi.

*SO* segnala inoltre che attualmente le autorità (Ufficio della circolazione stradale, Controllo dei veicoli a motore) non controllano i sensori dei rimorchi degli apparecchi di rilevazione della TTPCP, poiché non è stato assegnato un mandato in tal senso.

*USC* afferma che il segnale porta un vantaggio solo alle autorità (imposizione dei rimorchi) mentre ai detentori causa solo costi. Reputa inoltre inaccettabile il termine transitorio di tre mesi.

*usam, UPSA, auto-suisse, FRS* e *ASTAG* non vedono alcun bisogno di intervenire, anche perché non esistono dati sugli abusi o valori empirici. L'articolo 13b capoverso 3, secondo cui la tassa viene calcolata automaticamente in base al peso totale massimo autorizzato se il segnale non viene apposto, è una norma penale dissimulata, inaccettabile in questa forma e sede: una tassa supplementare e ingiustificata punirebbe anche coloro che dichiarano correttamente il rimorchio e versano interamente la TTPCP. Una disposizione così repressiva, che non tiene conto della fattispecie concreta e si fonda unicamente sull'assenza del segnale, è contraria non solo ai principi del diritto penale ma soprattutto a quelli del diritto tributario. Questi partecipanti all'indagine conoscitiva caldeggiavano la rinuncia agli articoli 13b e 62c come pure all'allegato 5; sollecitano inoltre l'introduzione di un termine transitorio di almeno 24 mesi se l'obbligo del segnale fosse approvato.

*USIC* fa valere che gli autotrasportatori sono già oggi «una gallina dalle uova d'oro» per le casse dello Stato; essi non possono più assumersi ulteriori costi, tanto più che difficilmente potranno riversare sui clienti gli oneri comportati dalle nuove disposizioni. Ne conseguirebbe un aumento dei costi che, alla fine, graverà sui consumatori.

### **5.5.3 Nessun parere, non coinvolto**

AG Sektion Koordination Zivilschutz, GR Ufficio del militare e della protezione civile; ASSL; UTP

## 5.6 Domanda 1.6 – Restituzione per i veicoli noleggiati dall'Esercito e dalla protezione civile

Siete d'accordo che

- per i veicoli noleggiati per l'Esercito o la protezione civile (art. 3 cpv. 1 lett. a e a<sup>bis</sup> OTTP) gli importi inferiori a 50 franchi per domanda non vengano restituiti, analogamente alle disposizioni di cui agli articoli 32 (restituzione in caso di messa fuori circolazione, TFTP) e 33 (restituzione per corse all'estero, TFTP) e che
- la domanda di restituzione debba essere presentata entro un anno dalla fine del periodo di tassazione insieme ai documenti rilevanti per il suo trattamento?

(Art. 33a [nuovo])

	Si	No	Nessun parere, non coinvolto
1 Cantoni	22	1	6
2 Associazioni mantello nazionali	2	1	1
3 Associazioni attive nel settore dei trasporti	6		2
4 Altre organizzazioni	3		1
<b>Totale</b>	<b>33</b>	<b>2</b>	<b>10</b>

Tabella 7: Domanda 1.6 - Restituzione per i veicoli noleggiati dall'Esercito e dalla protezione civile

### 5.6.1 Favorevoli

AG, AG Sektion Koordination Zivilschutz, AI, BE, BS, FR, GE, GL, GR, GR Ufficio del militare e della protezione civile, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, TG, UR, VS, ZG, ZH; CP, usam; UPSA, ASTAG, auto-suisse, FRS, Les Routiers Suisses, ATA; FER, Handelskammer beider Basel, Iniziativa delle Alpi

### Osservazioni

*FRS, ASTAG, usam, UPSA, auto-suisse e FER* bocciano per principio l'esenzione per i veicoli noleggiati dalla protezione civile, in particolare se utilizzati per lavori di ripristino. Se l'esenzione dovesse essere introdotta comunque, chiedono una parità di trattamento con i trasporti professionali di merci e persone. Sono d'accordo con la proposta di non restituire gli importi inferiori a 50 franchi per domanda e di esigere che la domanda di restituzione e i documenti rilevanti per il suo trattamento vengano presentati entro un anno dalla fine del periodo di tassazione.

Benché abbia dato il proprio assenso, *Les Routiers Suisses* si esprime in linea di massima negativamente in merito alle riduzioni.

### 5.6.2 Contrari

AR; USC

### Osservazioni

*USC* capisce che l'elaborazione di una domanda di restituzione causi dei costi all'Amministrazione soprattutto nel caso di importi irrisori. D'altro canto però il detentore ha diritto alla restituzione per i veicoli utilizzati a scopi militari e della protezione civile. Non vi è motivo di non restituire gli importi inferiori a 50 franchi.

### 5.6.3 Nessun parere, non coinvolto

BL, SG, SZ, TI, UR Schwerverkehrszentrum, VD; ASSL; UTP, USIC; asa

## 5.7 Domanda 1.7 – Rifiuto del proseguimento del viaggio e sequestro

Siete d'accordo con l'ampliamento dell'articolo 50 secondo il quale l'AFD può rifiutare il proseguimento del viaggio o, se le circostanze lo giustificano, sequestrare il veicolo se i pagamenti anticipati e le prestazioni di garanzia non sono stati effettuati o i provvedimenti cautelativi non sono osservati?

(Art. 50)

	Si	No	Nessun parere, non coinvolto
1 Cantoni	23		6
2 Associazioni mantello nazionali	3		1
3 Associazioni attive nel settore dei trasporti	6		2
4 Altre organizzazioni	2	1	1
<b>Totale</b>	<b>34</b>	<b>1</b>	<b>10</b>

Tabella 8: Domanda 1.7 - Rifiuto del proseguimento del viaggio e sequestro

### 5.7.1 Favorevoli

AG, AI, AR, BE, FR, GE, GL, GR, JU, NE, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, UR Schwerverkehrszentrum, VD, VS, ZG, ZH; CP, USC, usam; UPSA, ASTAG, auto-suisse, FRS, Les Routiers Suisses, ATA; FER, Iniziativa delle Alpi

### Osservazioni

VD è favorevole alla modifica a condizione che sia l'Amministrazione federale delle dogane a procedere al sequestro e non le autorità cantonali.

Per GR e Les Routiers Suisses ciò garantirebbe la riscossione delle tasse dovute e eviterebbe, o quantomeno ridurrebbe, le distorsioni della concorrenza.

BE vedrebbe di buon occhio la consegna immediata delle targhe e della licenza di circolazione alle autorità di immatricolazione competenti.

UR Schwerverkehrszentrum vorrebbe che la misura fosse eseguita al confine.

CP accoglie positivamente la disposizione, pur dubitando della sua fattibilità.

Secondo USC la misura proposta è meno severa del ritiro delle targhe.

UPSA, auto-suisse, FRS, usam, ASTAG e FER osservano che il nuovo ordinamento amplia le competenze dell'Amministrazione federale delle dogane. Per i detentori svizzeri ma soprattutto stranieri che non rispettano le prescrizioni ne risulta un inasprimento del regime di esecuzione. Una conseguenza tuttavia in linea con i principi commerciali, poiché volta a evitare distorsioni della concorrenza. Non è ammissibile che i morosi possano continuare a svolgere la loro attività di trasporto nonostante gli anticipi non pagati o le garanzie non fornite, risultando così nettamente avvantaggiati rispetto a coloro che rispettano le disposizioni. Deve esserci lo spazio di manovra necessario per agire contro i morosi che non ottemperano i loro obblighi. Questi partecipanti all'indagine auspicano che le sanzioni proposte vengano applicate con moderazione ma soprattutto che colpiscano i morosi che hanno agito con intenzionalità. Chiedono inoltre senso della misura e parità di trattamento tra detentori svizzeri e stranieri.

### 5.7.2 Contrari

Handelskammer beider Basel

### 5.7.3 Nessun parere, non coinvolto

AG Sektion Koordination Zivilschutz, BL, BS, GR Ufficio del militare e della protezione civile, LU, NW; ASSL; UTP, USIC; asa

## 5.8 Domanda 1.8 – Emolumenti dell'Amministrazione federale delle dogane

**Siete d'accordo con l'adeguamento dell'ordinanza sugli emolumenti dell'Amministrazione federale delle dogane?**

(Modifica del diritto vigente, n. 2; cifra 11 dell'appendice)

	Sì	No	Nessun parere, non coinvolto
1 Cantoni	14		15
2 Associazioni mantello nazionali	1	1	2
3 Associazioni attive nel settore dei trasporti	6	1	1
4 Altre organizzazioni	2		2
<b>Totale</b>	<b>23</b>	<b>2</b>	<b>20</b>

Tabella 9: Domanda 1.8 – Emolumenti dell'Amministrazione federale delle dogane

### 5.8.1 Favorevoli

AG, AI, FR, GL, GR, JU, LU, NE, SO, TG, UR, UR Schwerverkehrszentrum, ZG, ZH; CP; UPSA, ASTAG, auto-suisse, FRS, Les Routiers Suisses, ATA; FER, Iniziativa delle Alpi

### 5.8.2 Contrari

usam, USIC

### Osservazioni

*usam* si oppone per una questione di principio all'aumento degli emolumenti.

*USIC* sostiene che gli emolumenti in generale debbano essere ridotti.

### 5.8.3 Nessun parere, non coinvolto

AG Sektion Koordination Zivilschutz, AR, BE, BL, BS, GE, GR Ufficio del militare e della protezione civile, NW, OW, SG, SH, SZ, TI, VD, VS; USC, ASSL; UTP; asa, Handelskammer beider Basel

## 5.9 Ulteriori osservazioni sulla modifica dell'OTTP

### 5.9.1 Osservazioni generali

*CP* si sorprende che non siano state poste domande in merito agli articoli 10 e 11. Pur trattandosi in primo luogo di adeguamenti irrilevanti per la sostanza, teme che l'autonomia del Dipartimento federale delle finanze comporti conseguenze indesiderate. La procedura non è semplice. Lo scopo dovrebbe essere il trasferimento dalla strada alla ferrovia. *CP* dubita inoltre che i collaboratori del Dipartimento federale delle finanze siano in grado di valutare correttamente tutti gli aspetti tecnici cui si troveranno forzatamente confrontati. Ciò vale in particolare in sede di giudizio.

### 5.9.2 Articolo 3

*BL*, *BE*, *JU*, *VS* e *ZG* suggeriscono di esentare dalla tassa anche i veicoli pesanti utilizzati per la manutenzione delle strade e per il servizio spazzaneve, poiché si tratta di interventi svolti esclusivamente nell'interesse pubblico.

### **5.9.3 Articolo 10**

*Les Routiers Suisses, auto-suisse, usam, UPSA, FRS, ASTAG e FER* non condividono la prevista soppressione dell'obbligo di cooperazione per le imprese ferroviarie, le compagnie di navigazione, i gestori di scali ferroviari di trasbordo e le amministrazioni portuali nei casi in cui sono comprovati i trasporti beneficianti di restituzione eseguiti sui percorsi iniziali e finali del traffico combinato non accompagnato. La soppressione violerebbe il principio della parità di trattamento. Inoltre, non si capisce perché i detentori di veicoli debbano accollarsi un carico maggiore per documentare le corse mentre gli altri no. Chiedono di mantenere il regolamento attuale.

*Les Routiers Suisses* auspicano che l'obbligo di cooperazione nell'ambito dei trasporti sui percorsi iniziali e finali del traffico combinato non accompagnato non venga ridotto.

### **5.9.4 Articolo 11**

VD è favorevole all'adeguamento dell'articolo 11 capoverso 1 OTTP nella misura in cui la tassa per i veicoli utilizzati esclusivamente per il trasporto di barbabietole da zucchero venga fissata al 75 per cento dell'aliquota normale.

*FER, auto-suisse, usam, UPSA, FRS e ASTAG* concordano con il principio della modifica ma deplorano la formulazione troppo generale del capoverso 3. Bisogna evitare che a causa di questa formulazione determinati trasporti che attualmente rientrano nel sistema di restituzione in futuro ne risultino esclusi. Invitano pertanto a stralciare l'intero capoverso oppure a scegliere una formulazione che faccia esplicitamente riferimento alla regolamentazione auspicata delle «necessarie questioni procedurali».

### **5.9.5 Articolo 36a**

ASSL individua in questo adeguamento linguistico una (leggera) agevolazione per i richiedenti nel senso che questi ultimi possono chiedere informazioni sulla solvibilità «nel quadro» della conclusione del contratto. La stessa associazione chiede di menzionare questo aspetto esplicitamente nel rapporto all'attenzione del Consiglio federale e di renderlo pubblico. Si dice infine disposta a elaborare e pubblicare un volantino sulla TTPCP in collaborazione con la Direzione generale delle dogane.

### **5.9.6 Articolo 36b**

Per l'ASSL questo articolo dovrebbe essere adeguato conformemente alla sentenza del Tribunale amministrativo federale del 13 febbraio 2013, secondo cui il fornitore del leasing non dovrebbe solo scindere il contratto ma anche provvedere affinché il veicolo venga posto fuori circolazione se si verificano nuovi ritardi nei pagamenti. L'ASSL sostiene che ciò non rientra nelle intenzioni del legislatore visto che la Direzione generale delle dogane ha la libertà di porre direttamente il veicolo fuori circolazione in modo rapido ed efficace, ad esempio sequestrando le targhe. Questa procedura costa meno di una procedura di diritto civile relativa alla riconsegna qualora il beneficiario del leasing rifiutasse di restituire il veicolo al fornitore. È incomprensibile che ai sensi dell'articolo 36b lettera a non si intenda solo la rescissione formale del contratto ma anche l'avvio di «passi» legali finalizzati alla restituzione del veicolo. Per ASSL non è chiaro quali passi il fornitore del leasing debba intraprendere. Tale richiesta è sproporzionata. L'associazione chiede quindi al legislatore di esprimere più chiaramente la propria volontà e propone, ad esempio, la modifica seguente: «... se non recede dal contratto entro 60 giorni mediante raccomandata e non ne effettua comunicazione alla Direzione generale delle dogane; non devono essere intrapresi ulteriori passi per liberarsi dalla responsabilità solidale». Dato il caso, l'ASSL sottoporà ulteriori proposte per migliorare le procedure e chiarire la situazione giuridica nell'ambito del progetto in corso riguardante la soluzione elettronica per le richieste relative al leasing.

## 5.10 Domanda 2.1 – Assoggettamento alla TTPCP per i veicoli con targhe professionali

I veicoli muniti di targhe professionali devono essere assoggettati alla TTPCP?

	Si	No	Nessun parere, non coinvolto
1 Cantoni	8	15	6
2 Associazioni mantello nazionali		2	2
3 Associazioni attive nel settore dei trasporti	1	5	2
4 Altre organizzazioni	2	2	
<b>Totale</b>	<b>11</b>	<b>24</b>	<b>10</b>

Tabella 10: Domanda 2.1 - Assoggettamento alla TTPCP per i veicoli con targhe professionali

### 5.10.1 Favorevoli

AI, BL, GE, GR, NE, NW, OW, UR; ATA; FER, Iniziativa delle Alpi

#### Osservazioni

*BL* evidenzia che ciò concretizza il principio della parità di trattamento.

*GR*, *NW* e *OW* vedono di buon occhio l'assoggettamento alla TTPCP dei veicoli con targhe professionali. L'esenzione distorce la concorrenza.

*GR* ritiene che, nell'ottica dell'esecuzione, sarebbe più semplice abrogare le eccezioni contemplate dall'articolo 24 capoverso 4 lettere a e c dell'ordinanza sull'assicurazione dei veicoli (OAV; RS 741.31) invece che assoggettare i veicoli con targhe professionali alla TTPCP.

*OW* appoggia la proposta ma suggerisce di rinunciare alla dichiarazione scritta: l'impossibilità di controllarla incrementerebbe gli abusi in modo massiccio. Tutti i veicoli interessati dovranno essere muniti di un apparecchio di rilevazione.

*FER* approva le misure volte a evitare distorsioni della concorrenza.

### 5.10.2 Contrari

AG, AR, FR, GL, JU, LU, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH; CP, usam; UPSA, ASTAG, auto-suisse, FRS, USIC; asa, Handelskammer beider Basel

#### Osservazioni

*VD* propone una tassa forfettaria per questi veicoli.

*JU* e *VD* sottolineano che le targhe professionali possono essere utilizzate solo per i trasporti di cose menzionati all'articolo 24 OAV. *JU* sollecita un rafforzamento dei controlli per i furgoni con targhe professionali.

*VS* e *LU* attirano l'attenzione sul fatto che assoggettando questi veicoli alla TTPCP si penalizzano soprattutto coloro che si attengono alle disposizioni legali.

*LU* e *SH* ritengono fuori luogo arginare l'uso illecito delle targhe professionali attraverso la riscossione generale della tassa sul traffico pesante. Infatti, solo coloro che già rispettano il diritto in vigore compirebbero in modo veritiero la prevista dichiarazione scritta del trasporto. *LU* suggerisce quindi di procedere a un riesame e di elaborare prescrizioni più incisive e controllabili (art. 24 OAV).

*VS*, *SH* e *SO* chiedono controlli più severi del rispetto dell'articolo 24 OAV e l'inasprimento delle multe.

Per *SO* la modifica proposta sfavorisce il commercio (corse di prova e di trasferimento, trasferte per collaudo, recupero di veicoli in panne ecc.).

Secondo *FR* e *CP* non vi è proporzione tra il montaggio dell'apparecchio di rilevazione o la burocrazia comportata dalla dichiarazione scritta dei chilometri percorsi e le entrate.

*AR*, *TG*, *ZG*, *ZH* e *asa* sono convinti che le prescrizioni in vigore dell'articolo 22 segg. OAV siano dettagliate e sufficienti.

*AG* segnala che solo i veicoli immatricolati soggiacciono alla TTPCP e che quelli con targhe professionali non sono considerati tali. Sarebbe pertanto necessario sottoporre a revisione anche la LTTP e l'OAV. Le modifiche necessarie dell'OAV interesserebbero la sostanza di questa normativa e comporterebbero un carico sproporzionato per i detentori, i titolari di licenze di circolazione collettive, assicuratori, autorità di immatricolazione, autorità cantonali di riscossione delle tasse sui veicoli e autorità di controllo già solo per il fatto che il sistema impone di rilasciare licenze di circolazione collettive diverse per veicoli a motore leggeri e pesanti immatricolati con targhe professionali.

Per *usam* e *USIC* questi veicoli sono per forza di cose esonerati dalla TTPCP dato che il settore ha bisogno delle targhe professionali, tra l'altro, per le corse di trasferimento dei veicoli non ancora immatricolati.

*CP* fa valere che i trasporti vietati di cose sono molto rari e ricorda che lo scopo della TTPCP è quello di trasferire il traffico dalla strada alla ferrovia. Conclude quindi che le targhe professionali non debbano essere assoggettate alla tassa.

*UPSA*, *auto-suisse*, *FRS* e *ASTAG* rilevano con stupore che, prima ancora che l'indagine conoscitiva sia conclusa e, di riflesso, molto prima che le modifiche in questione entrino in vigore, vi è già l'intenzione di andare oltre. Chiedono proposte concrete di modifica. È inammissibile che ai partecipanti a un'indagine conoscitiva si sottopongano proposte non vincolanti formulate con scarsa trasparenza senza una valenza giuridica. Per *UPSA*, *auto-suisse*, *FRS* e *ASTAG* questo modo di legiferare su riserva è inaccettabile.

### 5.10.3 Nessun parere, non coinvolto

*AG* Sektion Koordination Zivilschutz, *BE*, *BS*, *GR* Ufficio del militare e della protezione civile, *SG*, *UR* Schwerverkehrszentrum; *USC*, *ASSL*; *Les Routiers Suisses*, *UTP*

### Osservazioni

*BE* osserva che assoggettando questi veicoli alla TTPCP si puniranno soprattutto coloro che si attenono alle disposizioni di legge. Esige pertanto controlli più severi per quanto riguarda il rispetto dell'articolo 24 OAV e un inasprimento delle multe.

## 5.11 Domanda 2.2 – Autofurgoni con carico rimorchiabile superiore a 3,5 tonnellate

I detentori di autofurgoni ammessi alla circolazione con un carico rimorchiabile superiore a 3,5 tonnellate devono essere obbligati a montare un apparecchio di rilevazione sul veicolo?

	Sì	No	Nessun parere, non coinvolto
1 Cantoni	17	8	4
2 Associazioni mantello nazionali	1	2	1
3 Associazioni attive nel settore dei trasporti	2	4	2
4 Altre organizzazioni	1	3	
<b>Totale</b>	<b>21</b>	<b>17</b>	<b>7</b>

Tabella 11: Domanda 2.2 - Autofurgoni con carico rimorchiabile superiore a 3,5 tonnellate

### 5.11.1 Favorevoli

AI, AR, BE, BL, FR, GE, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SZ, TI, UR, UR Schwerverkehrszentrum; CP; Les Routiers Suisses, ATA; Iniziativa delle Alpi

#### Osservazioni

*JU* chiede se tali veicoli dovranno recare un segnale anche sulla parte posteriore.

*AR, GR, BL* e *SZ* osservano che il nuovo ordinamento potrebbe essere effettivamente efficace solo se l'obbligo venisse esteso anche agli altri veicoli leggeri con carico rimorchiabile ammesso di oltre 3,5 tonnellate. Questo adeguamento appare tuttavia molto oneroso e poco utile.

*BE* aggiunge che questo obbligo potrebbe tornare utile ai detentori che trainano raramente e per brevi tratti rimorchi assoggettati alla TTPCP, poiché in complesso potrebbero pagare meno tasse rispetto alla TFTP. Attira l'attenzione sui cambiamenti necessari per adeguare le applicazioni informatiche (MOFIS ecc.) e chiede di allungare i tempi di introduzione.

*BE* e *SG* suggeriscono di esaminare l'opportunità di ammettere anche in futuro carichi rimorchiabili di oltre 3,5 tonnellate per i veicoli leggeri delle classi M e N (ad eccezione dei trattori a sella), visto tra l'altro che l'UE ha introdotto da tempo un divieto per la classe M1.

*LU* invita a valutare l'obbligo di dotare di un apparecchio di rilevazione anche i trattori a sella leggeri. Una parità di trattamento potrebbe essere garantita anche viceversa (trattori a sella leggeri equiparati ai furgoni).

*NW* e *OW* chiedono di evitare distorsioni della concorrenza.

### 5.11.2 Contrari

AG, GL, SO, TG, VD, VS, ZG, ZH; USC, usam; UPSA, ASTAG, auto-suisse, FRS; asa, FER, Handelskammer beider Basel

#### Osservazioni

*VD, AG, SO, TG, ZG, ZH* e *asa* si dicono convinti che il nuovo ordinamento potrà essere effettivamente efficace solo se l'obbligo venisse esteso anche agli altri veicoli leggeri con carico rimorchiabile ammesso superiore a 3,5 tonnellate. È possibile immatricolare un veicolo sia come autovettura che come autofurgone. Questo adeguamento appare tuttavia molto oneroso e poco utile.

*SO* invita a limitare il carico rimorchiabile dei veicoli leggeri a un massimo di 3,5 tonnellate.

*VS* osserva che il montaggio di una on-board-unit (OBU) è sproporzionato.

*USC* teme che presto o tardi questo obbligo riguarderà anche i trattori usati a titolo professionale visto che trainano rimorchi assoggettati alla TTPCP.

*UPSA, auto-suisse, FRS, ASTAG* e *FER* rilevano con stupore che, prima ancora che l'indagine conoscitiva sia conclusa e, di riflesso, molto prima che le modifiche in questione entrino in vigore, vi è già l'intenzione di andare oltre. Chiedono proposte concrete di modifica da parte dell'amministrazione. È inammissibile che ai partecipanti a un'indagine conoscitiva si sottopongano proposte non vincolanti formulate con scarsa trasparenza senza una valenza giuridica. Questo modo di legiferare su riserva è inaccettabile.

### 5.11.3 Nessun parere, non coinvolto

AG Sektion Koordination Zivilschutz, BS, GR Ufficio del militare e della protezione civile, SH; ASSL; UTP, USIC

**Allegato 1: Panoramica dei pareri pervenuti**

<b>1 Cantoni</b>	<b>Abbreviazione</b>
<b>Cantoni</b>	
– Cantone di Argovia	AG
– Cantone di Appenzello Esterno	AR
– Cantone di Appenzello Interno	AI
– Cantone di Basilea Campagna	BL
– Cantone di Basilea Città	BS
– Cantone di Berna	BE
– Cantone di Friburgo	FR
– Cantone di Ginevra	GE
– Cantone di Glarona	GL
– Cantone dei Grigioni	GR
– Cantone del Giura	JU
– Cantone di Lucerna	LU
– Cantone di Neuchâtel	NE
– Cantone di Nidvaldo	NW
– Cantone di Obvaldo	OW
– Cantone di Sciaffusa	SH
– Cantone di Svitto	SZ
– Cantone di Soletta	SO
– Cantone di San Gallo	SG
– Cantone del Ticino	TI
– Cantone di Turgovia	TG
– Cantone di Uri	UR
– Cantone di Vaud	VD
– Cantone del Vallese	VS
– Cantone di Zugo	ZG
– Cantone di Zurigo	ZH
<b>Altre unità amministrative cantonali</b>	
– Cantone di Argovia, Departement Gesundheit und Soziales, Abteilung Militär und Bevölkerungsschutz, Sektion Koordination Zivilschutz	AG Sektion Koordination Zivilschutz
– Cantone dei Grigioni, Ufficio del militare e della protezione civile	GR Ufficio del militare e della protezione civile
– Cantone di Uri, Schwerverkehrszentrum	UR Schwerverkehrszentrum
<b>2 Associazioni mantello nazionali</b>	
<b>Economia</b>	
– Centre Patronal	CP
– Unione svizzera dei contadini	USC
– Unione svizzera delle arti e mestieri	usam
– Associazione svizzera delle società di leasing	ASSL
<b>3 Associazioni attive nel settore dei trasporti</b>	
<b>Settore automobilistico</b>	
– Unione professionale svizzera dell'automobile	UPSA
– Associazione degli importatori svizzeri di automobili	auto-suisse
– Unione svizzera dei carrozzieri	USIC
<b>Associazioni mantello</b>	
– routesuisse – Fédération routière suisse	FRS

**Autotrasportatori**

- Associazione svizzera dei trasportatori stradali ASTAG
- Les Routiers Suisses

**Associazioni attive nel settore del traffico**

- Associazione traffico e ambiente ATA
- Unione dei trasporti pubblici UTP

**4 Altre organizzazioni**

---

**Rappresentanti cantionali**

- Associazione dei servizi della circolazione asa

**Associazioni ambientaliste**

- Iniziativa delle Alpi

**Economia**

- Fédération des Entreprises Romandes FER
- Handelskammer beider Basel

**Allegato 2: Panoramica dettagliata delle risposte**

## Domanda 1.1 – Veicoli per la protezione civile

	Si	No	Nessun parere, non coinvolto
<b>1 Cantoni</b>	<b>26</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
Cantoni	24	1	1
Altre unità amministrative cantonali	2		1
<b>2 Associazioni mantello nazionali</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Economia	2	1	1
<b>3 Associazioni attive nel settore dei trasporti</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>2</b>
Settore automobilistico		2	1
Associazioni mantello		1	
Autotrasportatori		2	
Associazioni attive nel settore del traffico	1		1
<b>4 Altre organizzazioni</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Rappresentanti cantonali			1
Associazioni ambientaliste	1		
Economia	1	1	
<b>Totale</b>	<b>31</b>	<b>8</b>	<b>6</b>

## Domanda 1.2 – Trasferimenti dagli aeroporti

	Si	No	Nessun parere, non coinvolto
<b>1 Cantoni</b>	<b>19</b>	<b>3</b>	<b>7</b>
Cantoni	19	3	4
Altre unità amministrative cantonali			3
<b>2 Associazioni mantello nazionali</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Economia	2	1	1
<b>3 Associazioni attive nel settore dei trasporti</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>1</b>
Settore automobilistico		2	1
Associazioni mantello		1	
Autotrasportatori		2	
Associazioni attive nel settore del traffico	2		
<b>4 Altre organizzazioni</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
Rappresentanti cantonali			1
Associazioni ambientaliste	1		
Economia		1	1
<b>Totale</b>	<b>24</b>	<b>10</b>	<b>11</b>

## Domanda 1.3 – Conservazione dei documenti (impegno)

	Si	No	Nessun parere, non coinvolto
<b>1 Cantoni</b>	<b>26</b>		<b>3</b>
Cantoni	23		3
Altre unità amministrative cantonali	3		
<b>2 Associazioni mantello nazionali</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
Economia	1	2	1
<b>3 Associazioni attive nel settore dei trasporti</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>2</b>
Settore automobilistico		2	1
Associazioni mantello		1	
Autotrasportatori	1	1	
Associazioni attive nel settore del traffico	1		1
<b>4 Altre organizzazioni</b>	<b>3</b>		<b>1</b>
Rappresentanti cantonali			1
Associazioni ambientaliste	1		
Economia	2		
<b>Totale</b>	<b>32</b>	<b>6</b>	<b>7</b>

## Domanda 1.4 – Calcolo del peso determinante

	Si	No	Nessun parere, non coinvolto
<b>1 Cantoni</b>	<b>25</b>	<b>1</b>	<b>3</b>
Cantoni	24	1	1
Altre unità amministrative cantonali	1		2
<b>2 Associazioni mantello nazionali</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Economia	2	1	1
<b>3 Associazioni attive nel settore dei trasporti</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>1</b>
Settore automobilistico		3	
Autotrasportatori		2	
Associazioni mantello		1	
Associazioni attive nel settore del traffico	1		1
<b>4 Altre organizzazioni</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Rappresentanti cantonali			1
Economia	1	1	
Associazioni ambientaliste	1		
<b>Totale</b>	<b>30</b>	<b>9</b>	<b>6</b>

## Domanda 1.5 – Segnale per i rimorchi con targhe trasferibili

	Si	No	Nessun parere, non coinvolto
<b>1 Cantoni</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>2</b>
Cantoni	12	14	
Altre unità amministrative cantonali	1		2
<b>2 Associazioni mantello nazionali</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
Economia	1	2	1
<b>3 Associazioni attive nel settore dei trasporti</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>1</b>
Settore automobilistico		3	
Associazioni mantello		1	
Autotrasportatori	1	1	
Associazioni attive nel settore del traffico	1		1
<b>4 Altre organizzazioni</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	
Rappresentanti cantonali		1	
Associazioni ambientaliste	1		
Economia	2		
<b>Totale</b>	<b>19</b>	<b>22</b>	<b>4</b>

## Domanda 1.6 – Restituzione per i veicoli noleggiati dall'Esercito e dalla protezione civile

	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere, non coinvolto</b>
<b>1 Cantoni</b>	<b>22</b>	<b>1</b>	<b>6</b>
Cantoni	20	1	5
Altre unità amministrative cantonali	2		1
<b>2 Associazioni mantello nazionali</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Economia	2	1	1
<b>3 Associazioni attive nel settore dei trasporti</b>	<b>6</b>		<b>2</b>
Settore automobilistico	2		1
Associazioni mantello	1		
Autotrasportatori	2		
Associazioni attive nel settore del traffico	1		1
<b>4 Altre organizzazioni</b>	<b>3</b>		<b>1</b>
Rappresentanti cantonali			1
Associazioni ambientaliste	1		
Economia	2		
<b>Totale</b>	<b>33</b>	<b>2</b>	<b>10</b>

## Domanda 1.7 – Rifiuto del proseguimento del viaggio e sequestro

	Si	No	Nessun parere, non coinvolto
<b>1 Cantoni</b>	<b>23</b>		<b>6</b>
Cantoni	22		4
Altre unità amministrative cantonali	1		2
<b>2 Associazioni mantello nazionali</b>	<b>3</b>		<b>1</b>
Economia	3		1
<b>3 Associazioni attive nel settore dei trasporti</b>	<b>6</b>		<b>2</b>
Settore automobilistico	2		1
Associazioni mantello	1		
Autotrasportatori	2		
Associazioni attive nel settore del traffico	1		1
<b>4 Altre organizzazioni</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Rappresentanti cantonali			1
Associazioni ambientaliste	1		
Economia	1	1	
<b>Totale</b>	<b>34</b>	<b>1</b>	<b>10</b>

## Domanda 1.8 – Emolumenti dell'Amministrazione federale delle dogane

	Si	No	Nessun parere, non coinvolto
<b>1 Cantoni</b>	<b>14</b>		<b>15</b>
Cantoni	13		13
Altre unità amministrative cantonali	1		2
<b>2 Associazioni mantello nazionali</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
Economia	1	1	2
<b>3 Associazioni attive nel settore dei trasporti</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Settore automobilistico	2	1	
Associazioni mantello	1		
Autotrasportatori	2		
Associazioni attive nel settore del traffico	1		1
<b>4 Altre organizzazioni</b>	<b>2</b>		<b>2</b>
Rappresentanti cantonali			1
Associazioni ambientaliste	1		
Economia	1		1
<b>Totale</b>	<b>23</b>	<b>2</b>	<b>20</b>

## Domanda 2.1 – Assoggettamento alla TTPCP per i veicoli con targhe professionali

	Si	No	Nessun parere, non coinvolto
<b>1 Cantoni</b>	<b>8</b>	<b>15</b>	<b>6</b>
Cantoni	8	15	3
Altre unità amministrative cantonali			3
<b>2 Associazioni mantello nazionali</b>		<b>2</b>	<b>2</b>
Economia		2	2
<b>3 Associazioni attive nel settore dei trasporti</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>2</b>
Settore automobilistico		3	
Associazioni mantello		1	
Autotrasportatori		1	1
Associazioni attive nel settore del traffico	1		1
<b>4 Altre organizzazioni</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	
Rappresentanti cantonali		1	
Associazioni ambientaliste	1		
Economia	1	1	
<b>Totale</b>	<b>11</b>	<b>24</b>	<b>10</b>

## Domanda 2.2 – Autofurgoni con carico rimorchiabile superiore a 3,5 tonnellate

	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere, non coinvolto</b>
<b>1 Cantoni</b>	<b>17</b>	<b>8</b>	<b>4</b>
Cantoni	16	8	2
Altre unità amministrative cantonali	1		2
<b>2 Associazioni mantello nazionali</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
Economia	1	2	1
<b>3 Associazioni attive nel settore dei trasporti</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>2</b>
Settore automobilistico		2	1
Associazioni mantello		1	
Autotrasportatori	1	1	
Associazioni attive nel settore del traffico	1		1
<b>4 Altre organizzazioni</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	
Rappresentanti cantonali		1	
Associazioni ambientaliste	1		
Economia		2	
<b>Totale</b>	<b>21</b>	<b>17</b>	<b>7</b>