

Febbraio 2024

---

# **Progetto per l'ulteriore sviluppo della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP)**

**Revisione parziale della legge sul traffico pesante  
(LTTP)**

---

**Rapporto esplicativo per la procedura di consultazione**

## **Compendio**

*La tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), riscossa in Svizzera dal gennaio 2001 su tutte le corse di veicoli per il trasporto di merci e di passeggeri con un peso totale autorizzato superiore a 3,5 tonnellate sulla rete stradale nel territorio doganale, ha ormai raggiunto i propri limiti e deve essere ulteriormente sviluppata per poter soddisfare entrambi i suoi obiettivi: produrre un effetto di trasferimento del traffico e coprire i costi d'infrastruttura imputabili al traffico pesante e quelli a carico della collettività. I veicoli elettrici devono essere inclusi nel sistema della TTPCP.*

### **Situazione iniziale**

*Già con il rapporto sul trasferimento del traffico 2019, il Consiglio federale ha sottolineato la necessità di adeguare e sviluppare ulteriormente la TTPCP in modo da poter conseguire anche in futuro gli obiettivi di tale tassa. Essendo calcolata sin dalla sua introduzione nel 2001 secondo le norme EURO sulle sostanze inquinanti ed escludendo i veicoli elettrici, l'attuale TTPCP ha ormai raggiunto i propri limiti. Questo calcolo delle tariffe non è infatti più in grado di rispecchiare correttamente la tendenza verso propulsioni a emissioni ridotte o addirittura a zero emissioni fossili. Tali propulsioni devono tuttavia essere incluse nella TTPCP. Allo stato attuale, quasi il 90 per cento di tutti i veicoli del traffico pesante in circolazione sulle strade svizzere paga la stessa aliquota minima, cosa che non garantisce né l'effetto di trasferimento del traffico alla ferrovia né la copertura dei costi causati dal traffico pesante. Inoltre, i veicoli a batteria e a idrogeno oggi esentati dalla TTPCP dovranno essere anch'essi integrati nel sistema. Per ristabilire l'efficienza della TTPCP come motore centrale della politica svizzera dei trasporti, serve dunque un nuovo orientamento del sistema tariffario.*

### **Contenuto del progetto**

*Il progetto prevede l'inclusione dei veicoli elettrici nella TTPCP a partire dal 2031, con attribuzione a una delle tre categorie di tassa vigenti. Per il calcolo della tassa sono determinanti il peso, la distanza e la norma EURO. Il progetto è in linea con l'Accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri per ferrovia e su strada (Accordo sui trasporti terrestri, ATT).*

*Comprende inoltre una serie di misure accompagnatorie in materia di tariffazione, che riguardano in particolare la fase transitoria successiva all'integrazione dei veicoli pesanti a batteria e a idrogeno del traffico merci. Tali misure prevedono un sistema di sconti fiscali per i veicoli elettrici per un periodo limitato di cinque anni dopo la fine dell'esenzione o la possibilità di contributi d'investimento per l'acquisto di nuovi veicoli elettrici. In relazione a tali misure, il Consiglio federale sottopone a consultazione una scelta di varianti: istituire solo un sistema di sconti per tutti i detentori di veicoli svizzeri ed esteri o adottare una combinazione di entrambe le misure per i detentori di veicoli nazionali.*

*È inoltre previsto un miglioramento diretto della certezza della pianificazione per i detentori di veicoli: il Consiglio federale dovrà stabilire a cadenza regolare in base a quali criteri di separazione i veicoli devono essere attribuiti alle diverse categorie di tassa per i sette anni successivi.*

## Indice

<b>Compendio</b>	<b>2</b>
<b>1 Situazione iniziale</b>	<b>9</b>
1.1 La tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni negli ultimi 25 anni: introduzione, evoluzione e obiettivi	9
1.1.1 Introduzione della TTPCP	9
1.1.1.1 Aliquota della TTPCP proposta dal Consiglio federale nel suo messaggio dell'11 settembre 1996	10
1.1.1.2 Aliquote a partire dal 2001 e 2005	11
1.1.2 Rapporto tra TTPCP e ATT	11
1.1.2.1 Ruolo della TTPCP nella stipulazione degli Accordi bilaterali con l'UE	11
1.1.2.2 Media delle aliquote massime della TTPCP Limite massimo di peso valido a livello nazionale	12
1.1.3 Attuazione ed evoluzione della TTPCP	13
1.1.3.1 Introduzione in due tappe	14
1.1.3.2 Categorie di tassa	14
1.1.3.3 Evoluzione delle tariffe e delle classi EURO Regime delle norme EURO e relativa ripartizione nella TTPCP nel corso degli anni	15
1.1.3.4 Evoluzione delle prestazioni di trasporto nel traffico merci	17
1.1.3.5 Diffusione dei veicoli elettrici del traffico pesante alimentati a batteria o a idrogeno	18
1.1.3.6 Riscossione della TTPCP oggi e domani	22
1.1.4 Funzionamento, obiettivi e motivazione della TTPCP	23
1.1.4.1 Riscossione della tassa conforme al principio di causalità	24
1.1.4.2 Copertura dei costi esterni La copertura dei costi esterni nel 1996 La copertura dei costi esterni oggi Evoluzione dei costi esterni in futuro	24
1.1.4.3 Utilizzo dei proventi della TTPCP	27
1.1.4.4 Promozione della politica di trasferimento del traffico	28
1.1.4.5 Limitazione del traffico transalpino	29
1.2 Necessità di agire e obiettivi: futuro orientamento della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni	29
1.2.1 Inclusione dei veicoli elettrici	30
1.2.1.1 Assoggettamento dei veicoli elettrici al sistema della TTPCP secondo l'ATT	31
1.2.1.2 Declassamento dei veicoli EURO VI	31

1.2.1.3	Considerazione della futura norma EURO VII	31
1.2.1.4	Costi esterni causati dai veicoli elettrici	32
1.2.2	Effetto di trasferimento del traffico	32
1.2.3	Migliorare il grado di copertura dei costi	33
1.2.4	Finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	33
1.2.5	Revisione della direttiva Eurobollo nell'Unione europea	33
1.2.6	Decarbonizzazione del traffico merci pesante	34
1.3	Soluzioni proposte per l'ulteriore sviluppo della TTPCP	34
1.3.1	Differenziazione dei veicoli nelle categorie di tassa	35
1.3.2	Integrazione dei veicoli elettrici	36
1.3.3	Misure accompagnatorie a tempo determinato dopo la scadenza dell'esenzione dei veicoli elettrici dalla TTPCP	36
1.3.4	Garanzia della certezza della pianificazione	38
1.4	Varianti respinte per l'ulteriore sviluppo della TTPCP	39
1.4.1	Mantenimento del sistema attuale della TTPCP – status quo	39
1.4.2	Ravvicinamento alla direttiva Eurobollo	39
1.4.2.1	Differenziazione in base alle emissioni di CO <sub>2</sub>	40
1.4.2.2	Ampliamento da tre a cinque categorie di tassa	41
1.4.3	Due diversi sistemi della TTPCP	42
1.4.4	Chiarimento delle questioni istituzionali	43
1.4.5	Esenzione dalla TTPCP o sua riduzione per i veicoli alimentati a biogas/GNC/GNL/con carburanti sintetici o ibridi	43
1.4.6	Inclusione dei veicoli fino a 3,5 tonnellate	44
1.4.7	Introduzione di una tassa sui transiti alpini	44
1.4.8	Tariffe più elevate sulle tkm nelle aree urbane	44
1.5	Rapporto con il programma di legislatura e il piano finanziario, nonché con le strategie del Consiglio federale	45
1.6	Interventi parlamentari	45
<b>2</b>	<b>Diritto comparato, in particolare rapporto con il diritto europeo</b>	<b>46</b>
2.1	Sviluppo della regolamentazione dei pedaggi nell'UE	46
2.1.1	Direttiva Eurobollo	46
2.1.1.1	Vecchia direttiva Eurobollo	47
2.1.1.2	Revisione della direttiva Eurobollo	47
2.1.1.3	Orientamenti della direttiva Eurobollo riveduta	48
2.1.1.4	Attuazione negli Stati membri	49
	Germania	49
	Austria	49
	Paesi Bassi	50
2.1.2	Rilevanza della direttiva Eurobollo per la Svizzera	50
2.2	Parere dell'UE sul progetto	51
2.2.1	Riscontro dell'UE sulle misure accompagnatorie	51
2.3	Armonizzazione tra LTTP e ATT	52

<b>3</b>	<b>Punti essenziali del progetto</b>	<b>52</b>
3.1	La normativa proposta: inclusione dei veicoli elettrici	52
3.1.1	Integrazione dei veicoli elettrici nella TTPCP	53
3.1.1.1	«Non soggetto a una norma EURO»	53
3.1.1.2	«Norma EURO VII»	54
3.1.2	Garanzia della certezza della pianificazione per i detentori di veicoli	54
3.1.3	Armonizzazione dell'inclusione dei veicoli elettrici e del declassamento dei veicoli EURO VI	56
3.1.4	Misure accompagnatorie della tariffazione dopo l'integrazione dei veicoli elettrici	57
3.1.4.1	Variante 1: sistema di sconti per propulsioni a zero emissioni fossili	58
	Strumento per perseguire una riduzione dei costi esterni e una migliore copertura degli stessi	58
3.1.4.2	Variante 2: sistema di sconti e contributi d'investimento per l'acquisizione di veicoli elettrici	60
	Delega al Consiglio federale: finanziamento e calcolo dei contributi	60
	Strumento per perseguire una riduzione dei costi esterni e una migliore copertura degli stessi	62
	Restituzione dei contributi d'investimento	62
3.1.5	Grado di copertura dei costi	63
3.1.6	Criteri di riscossione in funzione delle emissioni o del consumo	63
3.1.7	Conversione del rimborso forfettario della TTPCP nel traffico combinato in un contributo generale al trasbordo e carico/scarico	64
3.2	Adeguamenti della tassa forfettaria sul traffico pesante (TFTP)	65
3.3	Conferma delle regolamentazioni esistenti	65
3.3.1	Calcolo in base al peso totale massimo autorizzato	65
3.3.2	Impiego della tassa	66
3.4	Compatibilità tra compiti e finanze	66
3.5	Attuazione	66
<b>4</b>	<b>Commento ai singoli articoli</b>	<b>67</b>
4.1	Contesto del progetto	67
4.2	Legge sul traffico pesante	69
4.3	Legge federale concernente la promozione dell'acquisto di veicoli a motore pesanti a propulsione elettrica del traffico merci	74
<b>5</b>	<b>Ripercussioni</b>	<b>78</b>
5.1	Ripercussioni per la Confederazione	78
5.1.1	Ripercussioni finanziarie	78

5.1.2	Ripercussioni sull'effettivo del personale	79
5.2	Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna	80
5.3	Ripercussioni sull'economia	80
5.3.1	Ripercussioni sulla concorrenza	81
5.3.2	Ripercussioni per le imprese e le PMI	83
5.4	Ripercussioni sulla società	83
5.5	Ripercussioni sull'ambiente	84
5.5.1	Ripercussioni sulle emissioni di CO <sub>2</sub> , foniche e di sostanze inquinanti	84
5.5.2	Ripercussioni sul consumo di energia	84
5.6	Periodo transitorio per l'adeguamento alla nuova tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni	85
5.7	Altre ripercussioni	85
<b>6</b>	<b>Aspetti giuridici</b>	<b>85</b>
6.1	Costituzionalità	85
	Conformità costituzionale del sistema di sconti	85
	Conformità costituzionale dei contributi d'investimento	87
6.2	Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	88
	Nesso tra il sistema di sconti e gli sviluppi europei e compatibilità con l'ATT	89
	Nesso tra i contributi d'investimento e gli sviluppi europei e compatibilità con l'ATT	90
6.3	Forma dell'atto	92
6.4	Subordinazione al freno alle spese	92
6.5	Rispetto del principio di sussidiarietà e del principio dell'equivalenza fiscale	92
6.6	Conformità alla legge sui sussidi	92
6.6.1	Importanza del sostegno finanziario per il conseguimento degli obiettivi perseguiti	93
6.6.2	Gestione materiale e finanziaria dei sussidi	93
6.6.3	Procedura di concessione dei contributi	93
6.6.4	Durata limitata e struttura regressiva degli aiuti	93
6.7	Delega di competenze legislative	94
6.8	Protezione dei dati	94
	<b>Abbreviazioni</b>	<b>96</b>
	<b>Glossario</b>	<b>97</b>
	<b>Bibliografia</b>	<b>97</b>
	<b>Appendice</b>	<b>xx</b>

**Allegati**

**XX**

**Titolo testo di legge** (*avamprogetto*)

**FF 2023 ...**

## 1 Situazione iniziale

Dal 1° gennaio 2001, in Svizzera è riscossa la cosiddetta tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP). La TTPCP ha sostituito la tassa forfettaria sul traffico pesante, che era in vigore dal 1985, e si basa sulla legge del 19 dicembre 1997<sup>1</sup> sul traffico pesante (LTTP). La TTPCP deve far sì che, a lungo termine, il traffico pesante copra i costi d'infrastruttura ad esso imputabili e quelli a carico della collettività, in quanto esso non compensi già tali costi con altre prestazioni o tasse (art. 1 LTTP in combinato disposto con l'art. 85 della Costituzione federale<sup>2</sup> [Cost.]). Essa contribuisce inoltre a migliorare le condizioni quadro della ferrovia sul mercato dei trasporti e incrementare il trasporto delle merci per ferrovia (art. 1 cpv. 2 LTTP). La TTPCP si applica a tutte le corse di veicoli per il trasporto di merci e persone con un peso totale autorizzato superiore a 3,5 tonnellate (art. 2 dell'ordinanza del 6 marzo 2000<sup>3</sup> sul traffico pesante [OTTP]), indipendentemente dalla categoria di strada. Elemento portante della politica svizzera dei trasporti, la TTPCP persegue l'implementazione della verità dei costi internalizzando il più possibile i costi esterni causati dal traffico pesante su strada. Nel contempo produce anche un effetto di trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia e costituisce quindi uno strumento centrale ai fini del trasferimento del traffico pesante transalpino, in adempimento dell'articolo 84 Cost. La Confederazione impiega la sua quota di proventi della TTPCP principalmente per finanziare l'infrastruttura ferroviaria. I Cantoni ricevono un terzo delle entrate e vi finanziano progetti di trasporto (art. 19 LTTP).

La TTPCP è garantita dall'Accordo del 21 giugno 1999<sup>4</sup> tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri per ferrovia e su strada.

### 1.1 La tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni negli ultimi 25 anni: introduzione, evoluzione e obiettivi

#### 1.1.1 Introduzione della TTPCP

Il 20 febbraio 1994, Popolo e Cantoni hanno approvato il nuovo articolo costituzionale 36<sup>quater</sup> della Costituzione federale del 1874 (oggi art. 85 Cost.), che prevedeva la possibilità di riscuotere una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni o al consumo. Tale articolo conferiva alla Confederazione la facoltà di introdurre una simile tassa per via legislativa. Il traffico pesante doveva quindi sostenere i costi causati alla collettività, nella misura in cui questi non fossero già coperti con altre prestazioni o tasse. La nuova tassa ha sostituito quella forfettaria introdotta nel 1985 e riscossa sino a tale data. Secondo l'articolo 21 delle disposizioni transitorie della Costituzione federale del 1874, la tassa forfettaria poteva essere riscossa solo fino alla fine del 2004.

<sup>1</sup> RS 641.81

<sup>2</sup> RS 101

<sup>3</sup> RS 641.811

<sup>4</sup> RS 0.740.72

Il 19 dicembre 1997 l'Assemblea federale ha adottato la LTTP, che costituisce il quadro di riferimento per la TTPCP in Svizzera. Nel suo messaggio dell'11 settembre 1996<sup>5</sup> a sostegno di una legge federale concernente la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni, il Consiglio federale proponeva l'introduzione di una tassa commisurata alle prestazioni al più presto nell'anno 2001.

Il nuovo sistema di tassazione ha consentito di finanziare il traffico pesante tenendo maggiormente conto del principio di causalità. Sono stati considerati, oltre ai costi dell'infrastruttura (costruzione, gestione e manutenzione delle strade), anche i costi esterni (salute, inquinamento fonico, incidenti, danni agli immobili). Tali costi rappresentavano di fatto un fattore di distorsione nella concorrenza fra strada e rotaia. Soltanto imputandoli al traffico pesante è stato possibile sfruttare al meglio le capacità della ferrovia e rendere redditizio il trasporto merci su rotaia. Con l'approvazione dell'articolo 36<sup>sexies</sup> della Costituzione federale del 1874 (oggi art. 84 Cost.) sulla protezione delle Alpi, il Popolo sovrano aveva inoltre sottolineato la propria volontà di trasferire su rotaia il traffico transalpino per il trasporto di merci.

### **1.1.1.1 Aliquota della TTPCP proposta dal Consiglio federale nel suo messaggio dell'11 settembre 1996**

L'importo dovuto si calcola sostanzialmente sulla base del peso totale autorizzato dei veicoli e della tratta percorsa. L'aliquota è pertanto espressa in centesimi per chilometro percorso sulle strade svizzere e per tonnellata di peso totale ed è suddivisa in tre categorie di tassa. Nel corso del processo parlamentare, il regime della TTPCP ha subito diverse modifiche. Nel messaggio del Consiglio federale dell'11 settembre 1996 era stato descritto un metodo di calcolo specifico per la determinazione delle tariffe per le tre categorie.

Le prestazioni chilometriche dei veicoli del traffico pesante all'epoca in circolazione erano calcolate separatamente per ogni categoria di peso sulla base dei dati disponibili. Il numero di veicoli era moltiplicato per la prestazione media per ogni classe di peso, ricavando in tal modo le prestazioni complessive per peso totale. Il risultato era in seguito moltiplicato per il peso medio delle singole classi. La somma di tutte le classi dava un valore di 32 400 milioni di tonnellate-chilometri<sup>6</sup>; con le prestazioni dei rimorchi si arrivava a 47 000 milioni di tkm. I costi esterni totali rilevati all'epoca (fr. 1,15 mia.) venivano quindi divisi per quest'ultima cifra (47 mia. di tkm), ottenendo 0,02446 franchi arrotondati a 2,5 centesimi per tkm.

Il Consiglio federale ha proposto di fissare la soglia inferiore della tariffa a 1,6 centesimi per tkm. In tal modo sarebbe stata garantita innanzitutto la copertura dei costi non coperti per danni agli immobili, incidenti, inquinamento fonico e infrastrutture secondo il principio di causalità. L'aliquota massima della tassa doveva essere fissata a 3 centesimi per tkm. Fino all'entrata in vigore della tassa si sarebbero potute includere anche possibili modifiche delle basi di calcolo (per es. considerazione dei costi della salute, migliore valutazione monetaria dei danni), nonché altre categorie di costi esterni.

<sup>5</sup> FF 1996 V 407

<sup>6</sup> Abbreviato di seguito con tkm.

### **1.1.1.2 Aliquote a partire dal 2001 e 2005**

Preso atto del messaggio del Consiglio federale dell'11 settembre 1996, il Parlamento ha deciso di introdurre nella LTTP una tariffa minima di 0,6 centesimi e una tariffa massima di 2,5 centesimi per tkm, in luogo degli importi proposti dal Consiglio federale di 1,6 e 3 centesimi.

Il legislatore ha deciso che non tutti i costi esterni devono essere coperti da subito all'introduzione della TTPCP. La struttura dei prezzi è stata definita nell'articolo 8 capoverso 2 LTTP che, tutt'ora applicabile, statuisce che il Consiglio federale fissa le tariffe della tassa come segue:

- a) la tariffa ammonta almeno a 0,6 centesimi e non deve superare i 2,5 centesimi per chilometro percorso e tonnellata di peso totale massimo autorizzato;
- b) in caso di aumento del peso totale massimo autorizzato a 40 tonnellate, la tariffa massima è di 3 centesimi. Il Consiglio federale può aumentare [recte: ridurre] di un quinto al massimo la tariffa applicabile ai veicoli di peso totale autorizzato superiore a 28 tonnellate;
- c) se la tassa è riscossa in funzione delle emissioni nel senso dell'articolo 6 capoverso 3, la tariffa va intesa quale valore medio; trattandosi di veicoli con emissioni superiori o inferiori alla media, la tariffa può essere aumentata o diminuita.

### **1.1.2 Rapporto tra TTPCP e ATT**

Con la stipulazione degli Accordi bilaterali I nel 1999, la Svizzera ha potuto sancire la TTPCP nell'ATT (art. 37–42 ATT). L'articolo 40 ATT stabilisce il metodo di calcolo della TTPCP, mentre l'articolo 38, paragrafo 1, ATT contiene il requisito di un sistema di tariffazione non discriminatorio. L'ATT consente una politica dei trasporti coordinata tra la Svizzera e l'UE e riconosce la politica svizzera di trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia. Quale controprestazione per l'introduzione della TTPCP, la Svizzera ha accettato di innalzare gradualmente il limite di peso per gli autocarri, portandolo da 28 tonnellate nel 2000 a 40 tonnellate nel 2005.

#### **1.1.2.1 Ruolo della TTPCP nella stipulazione degli Accordi bilaterali con l'UE**

La TTPCP è riscossa in tutto il territorio doganale ed è disciplinata in ogni suo aspetto dall'ATT, entrato in vigore il 1° giugno 2002 in seguito alla cessazione dell'Accordo del 2 maggio 1992<sup>7</sup> tra la Comunità economica europea e la Confederazione Svizzera sul trasporto di merci su strada e per ferrovia (Accordo sul traffico di transito). Dal punto di vista della Svizzera, la TTPCP costituiva una condizione imprescindibile per la stipulazione degli Accordi bilaterali con l'UE che, se non accettata dall'UE, avrebbe impedito l'entrata in vigore degli Accordi bilaterali sugli altri sei dossier.

<sup>7</sup> RS 0.740.71

Con l'ATT, l'UE ha accettato la graduale introduzione della TTPCP e, in generale, la politica svizzera di trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia.

La TTPCP compensava tra l'altro l'introduzione del limite delle 40 tonnellate per gli autocarri, prevista con l'ATT, forniva un contributo alla nuova ferrovia transalpina (NFTA) e contribuiva al trasferimento del traffico merci transalpino alla rotaia e quindi alla protezione delle Alpi dalle ripercussioni del traffico pesante.

### **1.1.2.2 Media delle aliquote massime della TTPCP**

All'articolo 40, paragrafo 2, ATT è specificato che le tariffe sono attribuite a tre categorie di tassa sulla base delle norme EURO. Per la tariffazione stessa è determinante l'articolo 40, paragrafo 4, ATT. Nel sistema di tariffazione applicabile a decorrere dal 1° gennaio 2005, la media ponderata delle tariffe per un veicolo con un peso effettivo di 40 tonnellate, che percorre un tragitto di 300 chilometri attraverso la catena alpina transitando in territorio svizzero (Basilea–Chiasso), non deve superare 325 franchi. La tassa per la categoria più inquinante non deve superare l'importo di 380 franchi. Questi due importi massimi sono stati adeguati al rincaro il 1° gennaio 2012<sup>8</sup>, mentre un secondo adeguamento al rincaro è previsto per il 1° gennaio 2025. Inoltre, la differenza di tariffe fra una categoria e l'altra deve essere quanto più ampia possibile, ma non deve superare il 15 per cento della tassa media ponderata (art. 40, par. 2, ATT).

#### **Limite massimo di peso valido a livello nazionale**

Con l'introduzione della TTPCP nel 2001, il limite di peso per i veicoli è stato innalzato da 28 a 34 tonnellate e la rete delle strade nazionali è stata aperta ai veicoli fino a 40 tonnellate (con contingentamenti, v. infra). Tale provvedimento rispondeva a una richiesta dell'UE nell'ambito dell'ATT. La questione di un limite più elevato per il peso totale autorizzato era stata discussa nel quadro dei negoziati bilaterali con l'UE. In assenza di misure accompagnatorie, tale innalzamento avrebbe avuto ripercussioni sul volume di traffico su strada e rotaia, così come sull'ambiente. Pertanto, la TTPCP rappresentava anche uno strumento per limitare il transito attraverso la Svizzera dopo l'innalzamento del peso totale autorizzato.

I negoziati bilaterali nel settore dei trasporti terrestri miravano a preparare la sostituzione dell'Accordo sul traffico di transito nel 2005. Si trattava, in particolare, di disciplinare l'accesso delle imprese di entrambe le parti contraenti al rispettivo mercato dei trasporti su strada e su rotaia e di introdurre una politica dei trasporti coordinata mediante una procedura graduale e armonizzata. Il 1° gennaio 2001 il limite di peso è stato quindi innalzato da 28 a 34 tonnellate e sono stati inoltre introdotti i contingentamenti previsti dall'ATT per i veicoli da 40 tonnellate e i viaggi a vuoto e con carico leggero. Tali contingentamenti hanno avuto durata limitata e a partire dal 2005 sono stati nuovamente soppressi (art. 8, par. 6, ATT). Secondo le disposizioni dell'ATT, l'UE e la Svizzera disponevano rispettivamente di 300 000

<sup>8</sup> Decisione n. 1/2011 del Comitato dei trasporti terrestri CE/Svizzera del 10 giugno 2011 concernente la concessione di una riduzione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni per i veicoli delle classi di emissione EURO II e III dotati di un sistema omologato di riduzione della massa di particolato (RU 2011 4563).

autorizzazioni per il 2001 e 2002 e di 400 000 autorizzazioni per il 2003 e 2004 (art. 8, par. 3 e 4, ATT).

Per compensare le ripercussioni dell'innalzamento del limite di peso generale, il legislatore ha portato l'aliquota massima della tassa a 3 centesimi per tonnellata e chilometro (art. 8 cpv. 1 lett. b LTTP).

Dal 1° gennaio 2005 in Svizzera il limite di peso generale per i veicoli a motore con più di quattro assi è pari a 40 tonnellate (tranne per il trasporto combinato non accompagnato [art. 67 cpv. 1 lett. a dell'ordinanza del 13 novembre 1962<sup>9</sup> sulle norme della circolazione stradale], dove è consentito un limite di peso di 44 t).

### **1.1.3 Attuazione ed evoluzione della TTPCP**

L'attuazione pratica della TTPCP è disciplinata dall'OTTP che regola, tra l'altro, le condizioni concernenti il campo d'applicazione, il metodo di calcolo, il limite di peso, la riscossione della tassa per veicoli svizzeri ed esteri.

L'ammontare della tassa dipende dal numero di chilometri percorsi, dal peso totale massimo autorizzato e dai valori di emissione (norme EURO) del veicolo. Dal 1° gennaio 2017 l'aliquota è compresa tra 2,28 e 3,10 centesimi per tkm, a seconda della rispettiva classe prevista dalle norme EURO. Dalla loro introduzione nel 2001, le aliquote della TTPCP sono cambiate nel corso degli anni (v. n. 1.1.3.3).

La tassa viene calcolata nel modo seguente: il prezzo in centesimi per la classe di emissioni secondo la norma EURO è moltiplicato per la distanza in chilometri percorsa in Svizzera e quindi per il peso determinante del veicolo in tonnellate (cfr. art. 13 OTTP per la definizione di peso determinante). Il risultato in centesimi è la tassa da pagare.

<sup>9</sup> RS 741.11

Figura 1: Esempio di calcolo della TTPCP

Livello tariffale in ct.			Km percorsi		Peso determinante <sup>1</sup> veicolo trattore e rimorchio	Tassa in CHF	
1	2	3					
3.10		X	300	X	 18 t	167.40	
	3.10	X	300	X	 34 t	316.20	
		2.28	X	300	X	 38 t <sup>2</sup>	259.90
		2.28	X	300	X	 40 t <sup>3</sup>	273.60

Fonte: [TTPCP - In generale / Tariffe \(admin.ch\)](#)

### 1.1.3.1 Introduzione in due tappe

All'introduzione della TTPCP è stato deciso di attuarla in due fasi, una prima fase dal 2001 al 2005 e una seconda a partire dal 2005.

Secondo l'articolo 40, paragrafo 3, lettera a ATT, in base al sistema di tariffazione applicabile a decorrere dal 2001 gli importi massimi non potevano superare, per un veicolo il cui peso effettivo a pieno carico non fosse superiore a 34 tonnellate e per un tragitto di 300 chilometri attraverso la catena alpina, rispettivamente 205 franchi per i veicoli non conformi alle norme EURO, 172 franchi per i veicoli conformi alla norma EURO I e 145 franchi per i veicoli conformi alla norma EURO II.

Nel sistema di tariffazione applicabile a decorrere dal 1° gennaio 2005, la media ponderata delle tariffe non supera 325 franchi per un veicolo avente un peso effettivo a pieno carico non superiore a 40 tonnellate e che percorre un tragitto di 300 chilometri attraverso la catena alpina. La tariffa per la categoria più inquinante non supera 380 franchi.

### 1.1.3.2 Categorie di tassa

La TTPCP si articola in tre categorie di tassa alle quali i veicoli sono attribuiti in base alle norme EURO. Le tariffe delle categorie possono cambiare nel corso del tempo, così come possono cambiare le norme dei veicoli rilevati in tali categorie. Nelle fasi iniziali della TTPCP esistevano solo veicoli corrispondenti alle norme da 0 a III, che erano pertanto gli unici inclusi nelle categorie. Con il passare del tempo sono stati immessi sul mercato nuovi veicoli con nuove norme EURO e anche le aliquote sono cambiate (v. n. 1.1.3.3).

### 1.1.3.3 Evoluzione delle tariffe e delle classi EURO

Dalla sua introduzione nel 2001, la TTPCP ha subito alcuni adeguamenti tariffari. Nel 2001 le aliquote nelle tre categorie erano le seguenti:

*Tabella 1: Aliquote 2001*

Categoria di tassa 1	2,00 centesimi
Categoria di tassa 2	1,68 centesimi
Categoria di tassa 3	1,42 centesimi

In seguito, nel 2012, le aliquote sono aumentate a causa degli adeguamenti e di una compensazione del rincaro.

*Tabella 2: Aliquote 2023*

Categoria di tassa 1	3,10 centesimi
Categoria di tassa 2	2,69 centesimi
Categoria di tassa 3	2,28 centesimi

Nel corso degli anni si sono verificati anche dei declassamenti, nel senso che veicoli che corrispondevano a un determinato standard sono stati classificati in una categoria meno vantaggiosa a seguito di una decisione della Svizzera e del Comitato misto, come previsto nell'articolo 51 ATT. L'ultimo declassamento è avvenuto nel 2021<sup>10</sup>. La tabella 3 mostra i declassamenti a partire dal 2001. Nel 2021 i veicoli corrispondenti alle norme EURO IV e V che fino a quell'anno erano attribuiti alla categoria 2 sono stati declassati, venendo a trovarsi nella categoria 1, la più onerosa. Tale declassamento è il risultato di una decisione a livello di Consiglio federale, con la quale si procede periodicamente all'adeguamento dell'attribuzione alle tre categorie di tassa in funzione dell'evoluzione del parco veicoli (art. 8 LTTP).

### **Regime delle norme EURO e relativa ripartizione nella TTPCP nel corso degli anni**

Una norma europea sulle emissioni, la cosiddetta norma EURO, stabilisce i limiti massimi per le emissioni di sostanze inquinanti dei nuovi veicoli (autovetture, veicoli commerciali leggeri, veicoli del traffico pesante e motocicli), nell'intento di ridurre l'inquinamento atmosferico causato dal traffico stradale. Le norme pertinenti prescrivono valori limite per le emissioni di ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>), monossido di carbonio (CO), idrocarburi (HC) e particolato. Le emissioni di CO<sub>2</sub> non sono prese in considerazione in tali norme, in quanto la legislazione europea in materia di automobili non qualifica questo gas come sostanza inquinante diretta.

<sup>10</sup> Decisione n. 3/2020 del Comitato dei trasporti terrestri Comunità/Svizzera del 16 dicembre 2020 concernente il sistema di tariffazione applicabile ai veicoli in Svizzera a partire dal 1° luglio 2021 (RU 2021 353).

La prima norma EURO per i veicoli del traffico pesante è stata stabilita dalla direttiva 88/77/CEE<sup>11</sup>, un atto legislativo non più in vigore. Oggi le norme EURO sono sancite dal regolamento (CE) n. 595/2009<sup>12</sup>. Una nuova norma (EURO VII) per il traffico pesante è prevista dalla Commissione UE non prima del 2027<sup>13</sup>.

La figura 2 mostra la ripartizione delle prestazioni chilometriche secondo le norme EURO nel corso degli anni. Tale rappresentazione consente di verificare l'introduzione delle norme EURO nel calcolo delle tariffe della TTPCP a partire dal 2001 e di rilevare la quota percentuale dei veicoli in ciascuna norma. Si osserva che, all'introduzione di una nuova norma, la quantità dei veicoli in tale norma aumenta fino all'introduzione di quella successiva, mentre la quantità di veicoli che rientrano nelle norme più basse diminuisce progressivamente con il passare del tempo. Oggi prevale la norma EURO VI e le altre norme quasi non esistono più. La norma EURO VII non dovrebbe essere introdotta prima del 2027 e pertanto, almeno fino a tale anno, tutti i nuovi veicoli a combustione immatricolati rimarranno nella norma EURO VI e ricadranno quindi nella categoria di tassa più bassa. Tale situazione influisce negativamente sui proventi della TTPCP e comporta un minore effetto di trasferimento del traffico verso veicoli meno dannosi per l'ambiente.

*Tabella 3: Declassamenti delle categorie EURO*

Ct./tkm	2001	2005	2008	2009	2012	2017	2021	2022
EURO 0	2,00	2,88	3,07	→	3,10	→	→	3,10
EURO I	1,68	2,88	3,07	→	3,10	→	→	3,10
EURO II	1,42	2,52	3,07	→	3,10	→	→	3,10
EURO III	1,42	2,15	2,26	2,66	2,69	3,10	→	3,10
EURO IV	-	2,15	2,26	→	2,28	2,69	3,10	3,10
EURO V	-	2,15	2,26	→	2,28	2,69	3,10	3,10
EURO VI	-	-	-	-	2,05	2,28	→	2,28

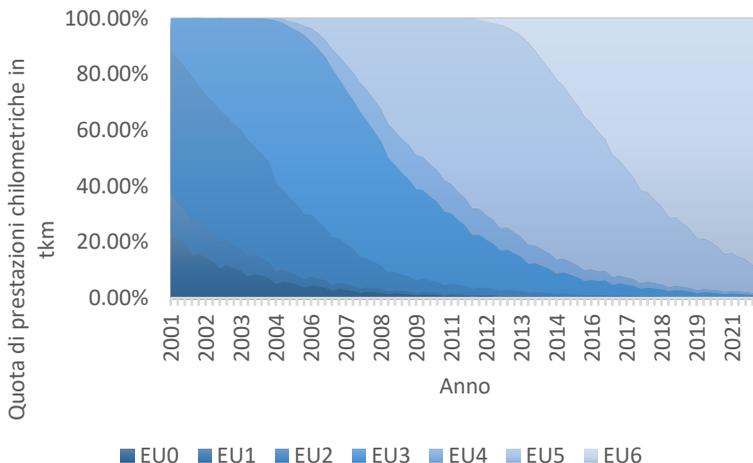
<sup>11</sup> Direttiva 88/77/CEE del Consiglio, del 3 dicembre 1987, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da prendere contro l'emissione di gas inquinanti prodotti dai motori ad accensione spontanea destinati alla propulsione dei veicoli, GU L 36 del 9.2.1988, pag. 33; modificata da ultimo dalla direttiva 2001/27/CE della Commissione, del 10 aprile 2011, GU L 107 del 18.4.2001, pag. 10.

<sup>12</sup> Regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) e all'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 e la direttiva 2007/46/CE e che abroga le direttive 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE, GU L 188 del 18.7.2009, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento (UE) n. 133/2014 della Commissione, del 31 gennaio 2014, GU L 47 del 18.2.2014, pag. 1.

<sup>13</sup> Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 (COM(2022) 586 final).

Tra il 2008 e il 2009 vi sono state di fatto solo due categorie di tassa, in quanto il declassamento della norma EURO III, concepito come misura per ridurre il carico sul settore, è stato rinviato al 1° gennaio 2009 rispetto alla data originariamente prevista del 1° gennaio 2008<sup>14</sup>. Tra il 2012 e il 2017, a tutti i veicoli della classe EURO VI è stato concesso uno sconto del 10 per cento sulla TTPCP al fine di accelerare la diffusione dei veicoli EURO VI e ridurre le emissioni di polveri sottili<sup>15</sup>. Nello stesso periodo i veicoli EURO II ed EURO III hanno potuto beneficiare dello stesso sconto, a condizione che avessero un filtro antiparticolato installato (non mostrato nella tab. 3)<sup>16</sup>.

Figura 2: Prestazioni chilometriche in tkm per categorie EURO



Fonte: Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini, statistica TTPCP

### 1.1.3.4 Evoluzione delle prestazioni di trasporto nel traffico merci

La figura 3 mostra l'evoluzione delle prestazioni del traffico merci su strada e rotaia dal 2001 al 2021 in milioni di tkm. Nell'ultimo ventennio le tkm sono leggermente aumentate, mentre la ripartizione modale è rimasta pressoché invariata nel corso degli anni.

<sup>14</sup> [Ufficio federale dei trasporti UFT Aumento TTPCP nel 2008: rinvio di un anno il passaggio di categoria per gli autocarri EURO 3 \(admin.ch\)](#)

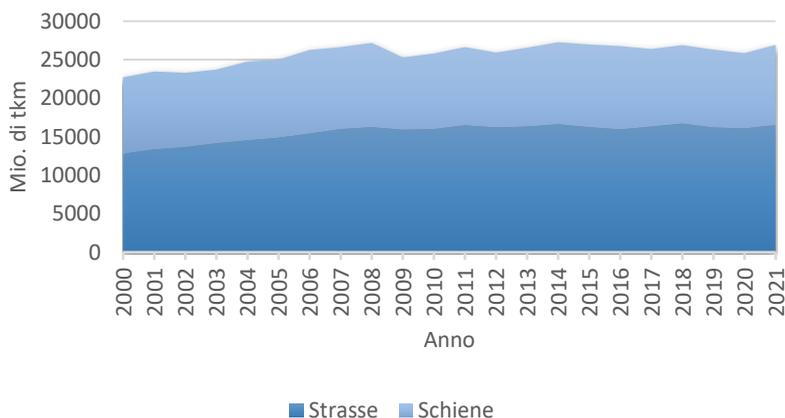
<sup>15</sup> [Ufficio federale dei trasporti UFT Comitato misto dei trasporti terrestri: via libera al recepimento delle disposizioni europee sull'interoperabilità e la sicurezza ferroviaria \(admin.ch\)](#)

<sup>16</sup> [Ufficio federale dei trasporti UFT Riunione del Comitato misto sui trasporti terrestri: dal 2012 TTPCP adeguata al rincaro e ridotta per i veicoli con filtro antiparticolato \(admin.ch\)](#)

In Svizzera treni, autocarri e furgoni trasportano ogni anno centinaia di miliardi di tonnellate di merci. Poiché la popolazione e l'economia crescono e quindi vengono consumate più merci, anche la prestazione di trasporto aumenterà<sup>17</sup>.

Un ulteriore obiettivo del presente progetto consiste nel garantire, mediante adeguamenti della LTTP, che sia mantenuto anche l'incentivo a trasportare più merci su rotaia. Resta quindi ancora da stabilire in che misura la TTPCP incida sulla ripartizione modale nel territorio nazionale; tuttavia, considerando solo il traffico merci transalpino, è possibile rilevare una certa influenza (v. n. 1.1.4.4).

Figura 3: Prestazioni di trasporto del traffico merci su strada e rotaia



Fonti: Ufficio federale di statistica - statistica del trasporto merci (STM), statistica dei trasporti pubblici (TP)

### 1.1.3.5 Diffusione dei veicoli elettrici del traffico pesante alimentati a batteria o a idrogeno

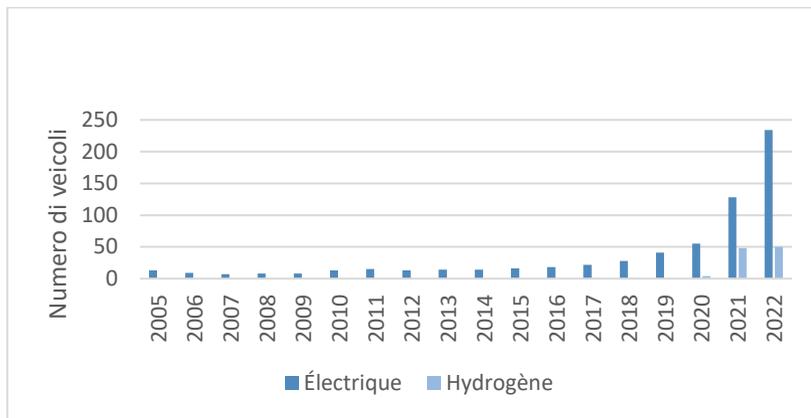
Da circa dieci anni, in Svizzera sta aumentando il numero dei veicoli elettrici<sup>18</sup>. Fino al 2020 la crescita è rimasta però moderata. Nel 2022 erano presenti in Svizzera 284 veicoli a batteria e a idrogeno<sup>19</sup> che in base al peso sarebbero assoggettati alla TTPCP ma per ora ne sono esentati (art. 3 cpv. 1 lett. j OOTP). A confronto, i veicoli diesel si mantengono a un livello costantemente elevato con 53 894 unità (non mostrati nella figura).

<sup>17</sup> [Sviluppi nel traffico merci \(admin.ch\)](#)

<sup>18</sup> Per veicoli «elettrici» o a propulsione elettricasi intendono i veicoli alimentati a batteria o con celle a idrogeno.

<sup>19</sup> Autocarri, autoarticolati e trattori a sella.

Figura 4: Numero di veicoli alimentati a batteria o a idrogeno in Svizzera



Fonte: [Bestand der Sachtransportfahrzeuge nach technischen Merkmalen und Emissionen, ab 2005 - 2005-2022](#) | Tabella | Ufficio federale di statistica ([admin.ch](#))

Risulta difficile stimare la diffusione degli autocarri elettrici in Svizzera nei prossimi anni. Tuttavia, come menzionato nelle Prospettive energetiche 2050+<sup>20</sup>, la quota di veicoli elettrici del traffico pesante aumenterà da qui al 2050, in funzione dello scenario relativo alla rapidità con cui procederà l'elettrificazione del traffico merci su strada. Le Prospettive energetiche 2050+ stimano le nuove immatricolazioni di veicoli pesanti fino al 2050 sulla base di diversi scenari. A seconda delle ipotesi sottostanti, le nuove immatricolazioni riguardano veicoli a batteria o a idrogeno o ulteriori veicoli con motore a combustione alimentato a metano. Anche se le Prospettive energetiche 2050+ non consentono di fare previsioni attendibili sul futuro delle nuove immatricolazioni, è tuttavia possibile constatare un calo delle nuove immatricolazioni di veicoli diesel in tutti gli scenari.

Il manuale *Handbook Emission Factors for Road Transport* (HBEFA)<sup>21</sup> prevede un significativo sviluppo dei veicoli elettrici. Secondo tali previsioni, dal 2050 il 100 per cento dei veicoli sarà a propulsione elettrica, di cui l'80 per cento a batteria e il 20 per cento con celle a combustibile, ed entro lo stesso anno i veicoli diesel scompariranno totalmente dal mercato.

Secondo uno studio condotto da *Agora Verkehrswende* in collaborazione con *Transport and Environment*<sup>22</sup>, è ipotizzabile che già nel 2035 quasi tutti i nuovi veicoli immatricolati in Europa saranno a zero emissioni di CO<sub>2</sub>. Secondo una delle evidenze centrali di questo studio, già nel 2030 nel 99,6 per cento dei casi applicativi i costi complessivi dei veicoli del traffico pesante alimentati a batteria saranno inferiori a quelli dei veicoli diesel, a fronte di pari requisiti in termini di percorrenza, durata e

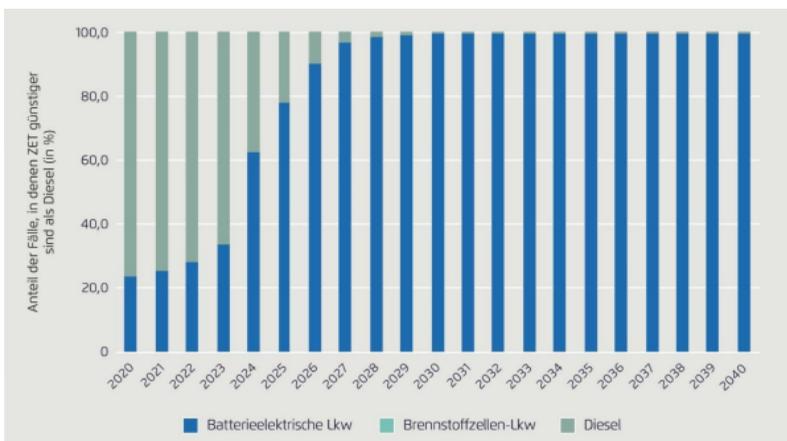
<sup>20</sup> [Prospettive energetiche 2050+ \(admin.ch\)](#)

<sup>21</sup> [HBEFA - Handbook Emission Factors for Road Transport](#)

<sup>22</sup> [Elektro-Lkw\\_Agora-Schlussfolgerungen\\_20221012.pdf \(agora-verkehrswende.de\)](#)

carico utile. Tali cifre vanno però considerate con cautela, in quanto non consentono di ricavarne una previsione diretta del numero di nuove immatricolazioni nel 2030, bensì costituiscono solo un'analisi dei casi in cui sotto il profilo economico-aziendale l'investimento in un veicolo del traffico pesante alimentato a batteria converrebbe maggiormente rispetto a un autocarro diesel. Esse non tengono conto dei fattori d'influenza esterni, come per esempio la disponibilità dell'infrastruttura di ricarica o un'offerta adeguata di veicoli elettrici a batteria. È dunque improbabile che nel 2030 le nuove immatricolazioni di veicoli del traffico pesante alimentati a batteria arrivino a sfiorare quota 100 per cento.

*Figura 5: Quota di nuove immatricolazioni in cui i veicoli a zero emissioni presentano costi d'investimento inferiori rispetto ai veicoli diesel, a fronte di pari requisiti d'esercizio*



Fonte: [Elektro-Lkw\\_Agora-Schlussfolgerungen\\_20221012.pdf\(agora-verkehrswende.de\)](#)

L'International Transport Forum ha realizzato nel 2022 uno studio<sup>23</sup> sulla fattibilità della decarbonizzazione del settore del traffico pesante mediante tecnologie a zero emissioni di CO<sub>2</sub>. Lo studio confronta la competitività e i costi dei veicoli a zero emissioni rispetto ai veicoli diesel nelle tre tecnologie seguenti: batterie elettriche, celle a idrogeno e sistema stradale elettrico (electric road system ERS), che si alimenta utilizzando linee aeree installate sopra le strade. Dallo studio emerge che tra il 2030 e il 2040, a seconda delle dimensioni, i veicoli a zero emissioni saranno generalmente più competitivi dei veicoli diesel. I costi e la competitività variano inoltre in funzione della tecnologia. In Europa, i veicoli elettrici a batteria e i veicoli che sfruttano un sistema stradale elettrificato possono diventare competitivi in termini di costi rispetto ai veicoli con motore a combustione grazie alla loro efficienza energetica e ai bassi

<sup>23</sup> ITF (2022), «Decarbonising Europe's Trucks: How to minimise cost uncertainty», International Transport Forum Policy Papers, n. 107, OECD Publishing, Parigi. [Decarbonising Europe's Trucks: How to Minimise Cost Uncertainty \(itf-oecd.org\)](#)

costi d'esercizio che ne compensano i costi di acquisizione. La competitività in termini di costi dipende però anche dal potenziamento dell'infrastruttura. Al contrario, i veicoli con cella a combustibile (idrogeno) sono sostanzialmente meno competitivi rispetto alle altre due tecnologie e possono tenere il passo solo a fronte di determinate ipotesi conservative per le batterie elettriche e di ipotesi ambiziose per l'impiego dei veicoli a idrogeno. Ciò dipende dal fatto che il conseguimento di economie di scala nella produzione di veicoli a idrogeno al fine di ridurre il prezzo d'acquisto e la garanzia di un approvvigionamento sufficiente di idrogeno costituiscono grandi sfide per l'impiego di tali veicoli in Europa. In sintesi si può affermare che i veicoli a idrogeno con celle a combustibile rappresenteranno prevedibilmente una nicchia di mercato, mentre i veicoli a batteria e quelli che utilizzano una rete stradale elettrificata costituiscono le tecnologie più efficaci ed efficienti sotto il profilo dei costi per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> nel traffico pesante in Europa.

Dallo studio emerge anche che la decarbonizzazione del settore del traffico merci non può essere ottenuta senza un intervento attivo dei governi. Alla luce dell'incertezza su come evolverà il mercato dei veicoli a zero emissioni, la politica dovrebbe adottare misure neutrali nei confronti delle diverse tecnologie, al fine di non ostacolare lo sviluppo dell'una piuttosto che dell'altra.

Inoltre, la Commissione europea ha proposto ambiziosi obiettivi per le emissioni di CO<sub>2</sub> dei nuovi veicoli commerciali pesanti. La proposta prevede la graduale introduzione di norme sulle emissioni di CO<sub>2</sub> più severe rispetto ai livelli del 2019 con emissioni certificate praticamente per tutti i nuovi veicoli commerciali pesanti, equivalenti a una riduzione del 45 per cento a partire dal 2030, del 65 per cento a partire dal 2035 e del 90 per cento a partire dal 2040<sup>24</sup>.

Carbon4 ha condotto uno studio<sup>25</sup> sulla decarbonizzazione dei veicoli del traffico pesante in Francia. Le emissioni del settore del traffico merci, in particolare quelle dei veicoli commerciali pesanti, rappresentano il maggiore ostacolo al raggiungimento dell'obiettivo di decarbonizzazione del settore dei trasporti. La flotta, alimentata quasi completamente con combustibili fossili tradizionali, dovrà essere sostituita entro il 2050 con alternative che non generino gas serra nella fase di utilizzo. Delle tre alternative che consentono una decarbonizzazione dei veicoli commerciali pesanti adeguata alle sfide climatiche, ossia biogas (ma non gas naturale), batteria e celle a idrogeno a basso tenore di carbonio, i veicoli a batteria sembrano essere la soluzione più adeguata per decarbonizzare il traffico merci nelle città e negli agglomerati. Da un lato, infatti, il biogas produce nonostante tutto emissioni di CO<sub>2</sub> più elevate nonché ulteriori costi esterni rispetto ai veicoli elettrici e, dall'altro, le risorse di idrogeno sono esauribili. Pertanto, l'elettificazione sta sempre più diventando l'opzione prescelta per la decarbonizzazione del settore. I produttori di veicoli del traffico pesante prevedono che nel giro di otto anni, quindi entro il 2030, il 40–50 per cento circa delle loro vendite sarà costituito da veicoli a zero emissioni (principalmente alimentati a batteria).

<sup>24</sup> [Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento \(UE\) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, e abroga il regolamento \(UE\) 2018/956 \(COM\(2021\) 88 final\)](#)

<sup>25</sup> [Rapport Camion Electrique Logistique Urbaine \(carbone4.com\)](#)

### **1.1.3.6 Riscossione della TTPCP oggi e domani**

Il sistema di riscossione della TTPCP è gestito dall'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (UDSC) in collaborazione con gli Uffici cantonali della circolazione, i detentori di veicoli e le officine di montaggio.

Tutti i veicoli immatricolati in Svizzera e soggetti alla tassa devono essere equipaggiati con un apparecchio di rilevamento che registra i chilometri percorsi. Attualmente si tratta in tutto di circa 55 000 veicoli del traffico pesante<sup>26</sup>. I veicoli esteri vengono registrati al primo passaggio in dogana e ricevono una carta d'identificazione (carta ID) speciale al fine di semplificare e accelerare i successivi passaggi in dogana. Su base volontaria, anche i veicoli esteri possono essere equipaggiati con un apparecchio di rilevamento.

I veicoli esteri privi di apparecchio di rilevamento devono far registrare i dati rilevanti per la tassa la prima volta che si presentano alla dogana svizzera. I dati del veicolo vengono quindi salvati in una banca dati centrale. In seguito, il conducente si reca a un terminale TTPCP ogni volta che entra in Svizzera, inserisce la carta ID nell'apparecchio automatico e digita il chilometraggio e lo stato del rimorchio. Ufficio doganale, data e ora d'ingresso in Svizzera sono integrati automaticamente. Alla fine del dialogo il conducente seleziona il mezzo di pagamento con il quale intende pagare la tassa. È anche possibile creare un apposito conto TTPCP presso l'UDSC o pagare in contanti.

I detentori di veicoli svizzeri sono tenuti a dichiarare mensilmente all'UDSC i dati registrati nell'apparecchio di rilevamento. Il detentore del veicolo inserisce nell'apparecchio di rilevamento una carta chip di dichiarazione sulla quale vengono copiati i dati registrati e invia tale carta chip per posta all'UDSC. In alternativa, può leggere la carta chip anche sul proprio computer e trasmettere i dati della dichiarazione elettronicamente (dichiarazione via Internet).

Su base volontaria, anche i detentori di veicoli esteri possono equipaggiare i loro veicoli con un apparecchio di rilevamento («on-board unit»). Per ottenere l'installazione di un apparecchio di rilevamento, il detentore del veicolo deve impegnarsi a utilizzarlo correttamente e a soddisfare le seguenti condizioni:

- apertura di un conto TTPCP presso l'UDSC;
- prestazione di un'adeguata garanzia;
- installazione dell'apparecchio di rilevamento a proprie spese presso un'officina autorizzata (officina di montaggio) in Svizzera o nel Principato del Liechtenstein.

I dati della dichiarazione vengono letti automaticamente a ogni uscita dalla Svizzera (comunicazione con radiofari) e la tassa viene fatturata a cadenza mensile.

<sup>26</sup> Deroghe all'obbligo di montare un apparecchio di rilevamento sono concesse solo in rari casi motivati.

Dal 2020, come altri pedaggi in Europa, la TTPCP per i veicoli immatricolati all'estero può essere saldata in alternativa mediante un apparecchio di rilevamento del servizio europeo di telepedaggio (SET). In tal modo i detentori di veicoli stipulano un *unico* contratto e ricevono un'*unica* fattura. Chi utilizza il SET deve stipulare con il fornitore pertinente un contratto per la riscossione della TTPCP. I dati dei viaggi in Svizzera registrati dal relativo apparecchio di rilevamento sono trasmessi dal fornitore del SET all'UDSC, che emana una decisione d'imposizione elettronica per ogni corsa. Questa viene recapitata al soggetto sottoposto alla tassa tramite il fornitore del SET.

Il sistema di rilevamento oggi utilizzato in Svizzera per la riscossione della tassa sul traffico pesante (TTPCP II) è rimasto praticamente invariato dalla sua introduzione nel 2001. Gli attuali apparecchi di bordo e l'infrastruttura di terra si stanno avvicinando al termine della loro vita tecnica e dovranno essere rinnovati entro la fine del 2024. Un esercizio successivo a tale data non è possibile dal punto di vista contrattuale e del diritto in materia di acquisti pubblici.

Il futuro sistema di tassazione sarà armonizzato agli standard europei e aperto sotto il profilo tecnologico: i fornitori di servizi di rilevamento avranno la possibilità, previo superamento di una procedura di autorizzazione, di offrire i loro servizi e mettere i loro sistemi di rilevamento a disposizione in Svizzera. In futuro la TTPCP si baserà su tre servizi di tassazione:

- servizio europeo di telepedaggio (SET): servizio standard per veicoli svizzeri ed esteri che circolano in diversi settori sottoposti a pedaggio;
- servizio nazionale di telepedaggio (SNT): servizio standard per veicoli svizzeri ed esteri interessati solo dalla TTPCP e che non necessitano del SET o per i quali non si vuole o non si può stipulare alcun contratto SET;
- servizio nazionale di pedaggio manuale (SNPM): soluzione digitale per veicoli senza contratto SET o SNT.

Indipendentemente dal presente progetto di ulteriore sviluppo della TTPCP, il 17 marzo 2023<sup>27</sup> il Parlamento ha approvato la modifica della legge federale concernente la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni. La TTPCP III consentirà un'imposizione automatizzata e più semplice della TTPCP. In base alla revisione del sistema di riscossione della TTPCP, i fornitori di servizi esterni devono poter offrire i loro servizi per la tassazione dei chilometraggi e la riscossione della TTPCP.

### **1.1.4 Funzionamento, obiettivi e motivazione della TTPCP**

La TTPCP mira a internalizzare i costi esterni del traffico pesante secondo il principio di causalità, finanziare una parte dell'infrastruttura ferroviaria e promuovere il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia.

#### **1.1.4.1 Riscossione della tassa conforme al principio di causalità**

Rispetto alla precedente tassa forfettaria, il nuovo sistema di riscossione introdotto nel 2001 è più equo e mirato, in quanto si basa sui chilometraggi effettivi. Ogni utente paga dunque in base alla distanza effettivamente percorsa. Anche il principio di causalità è così tenuto in maggior conto.

La TTPCP persegue l'implementazione della verità dei costi internalizzando il più possibile i costi esterni causati dal traffico pesante su strada. Essa costituisce un elemento essenziale della politica svizzera dei trasporti, che mira a una migliore considerazione dei costi del traffico stradale. La TTPCP riduce inoltre le distorsioni di prezzo tra i diversi vettori del traffico merci e determina una ripartizione più efficiente del traffico tra i vettori di trasporto sulla base dei costi effettivi che devono sostenere.

Con la tassa forfettaria (prima dell'introduzione della TTPCP), tutti gli utenti della strada erano assoggettati alla tassa indipendentemente dal tempo trascorso nella rete autostradale.

#### **1.1.4.2 Copertura dei costi esterni**

L'internalizzazione dei costi esterni causati dal traffico pesante è stata sin dall'inizio un aspetto centrale della TTPCP. Il concetto di costi esterni indica i costi che non sono pagati dai soggetti che li hanno causati, bensì sono a carico della collettività. Nell'ambito del traffico pesante, il concetto di «collettività» si riferisce in particolare alla pubblica amministrazione e ai soggetti interessati dalle emissioni del traffico pesante. Come la Confederazione, i Cantoni e i Comuni devono per esempio compensare i disavanzi di ospedali e assicurazioni sociali dovuti al relativo aumento dei costi sanitari, così il cittadino è obbligato a pagare premi assicurativi più elevati a causa delle malattie polmonari e delle affezioni cardiocircolatorie provocate dal traffico pesante. A causa del forte inquinamento fonico, il proprietario di un immobile percepirà canoni di affitto più bassi o dovrà sostenere costi elevati per contrastare il carico fonico. A risentirne è anche la qualità di vita delle persone che vivono in prossimità di strade rumorose.

#### **La copertura dei costi esterni nel 1996**

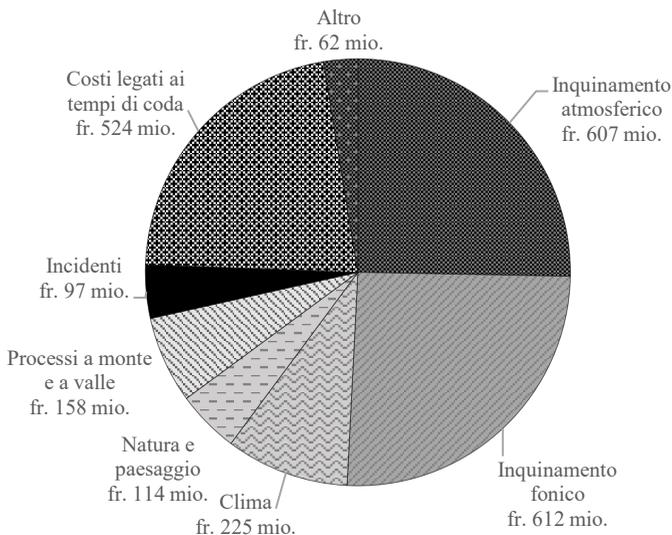
Con l'introduzione della TTPCP si è tenuto conto dei costi non coperti del traffico pesante, che in passato erano a carico della collettività, tra cui in particolare i costi esterni associati a incidenti e danni ambientali.

Nel messaggio del Consiglio federale del 1996 erano presentati quelli che erano all'epoca gli importi dei costi esterni del traffico pesante associati a incidenti e carichi ambientali (inquinamento fonico, danni alla salute, danni agli immobili). Originariamente era previsto di aumentare gradualmente le aliquote della TTPCP fino a raggiungere una completa copertura dei costi esterni. Il Consiglio federale ha proposto di introdurre la TTPCP in due tappe, in modo da consentire una graduale internalizzazione di tutti i costi esterni (v. n. 1.1.3.1). Le tariffe erano insufficienti a internalizzare la totalità dei costi esterni del traffico pesante, non da ultimo a causa degli importi massimi troppo bassi fissati a tale scopo nell'ATT.

## La copertura dei costi esterni oggi

Mentre nell'elaborazione del messaggio del Consiglio federale del 1996 le stime sull'entità dei costi esterni del traffico pesante a carico della collettività erano ancora imprecise e facevano riferimento a diversi studi esterni, oggi l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) calcola in pubblicazioni autonome, su base annua, i costi e i benefici del traffico in base ai diversi vettori di trasporto, inclusi quelli del traffico pesante su strada<sup>28</sup>.

Figura 6: Costi esterni del traffico pesante nel 2019<sup>29</sup>



Fonte: Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz - Strassen-, Schienen, Luft- und Schiffsverkehr 2019. Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, 2022

Per il 2019 sono indicati costi per 3915 milioni di franchi, di cui costi dell'infrastruttura per 1515 milioni di franchi e costi esterni per 2400 milioni di franchi. Per contro, l'ARE indica un totale di 2403 milioni di franchi sostenuti dal traffico pesante stesso e quindi coperti. Di questi, 1590 milioni di franchi provengono dalla TTPCP e l'importo restante da altre tasse come per esempio l'imposta sugli oli minerali. Rimangono dunque 1512 milioni di franchi non coperti. Il risultante grado di copertura dei costi pari al 61 per cento circa per il 2019 corrisponde più o meno al livello degli ultimi dieci anni (tra 60 % e 65 %). L'ARE espone questi calcoli

<sup>28</sup> Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz - Strassen-, Schienen, Luft- und Schiffsverkehr 2019. Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, 2022.

<sup>29</sup> Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz - Strassen-, Schienen, Luft- und Schiffsverkehr 2019. Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, 2022.

separatamente in una scheda informativa sulla copertura dei costi del traffico pesante<sup>30</sup>.

La metodologia adottata dall'ARE per la determinazione dei costi poggia in misura determinante su una decisione del Tribunale federale del 2013<sup>31</sup>. Al considerando 2.2.1, il Tribunale federale parla di un'imputazione completa dei costi, in modo unilaterale, al traffico pesante e del fatto che i costi legati ai tempi di coda rappresentano costi a carico della collettività e possono essere inclusi nel calcolo della tariffa. È dunque logica conseguenza che l'ARE includa nel suo calcolo anche i costi legati ai tempi di coda causati dal traffico pesante.

### **Evoluzione dei costi esterni in futuro**

La finalità sancita a livello costituzionale, secondo cui la TTPCP serve a coprire i costi esterni del traffico merci su strada<sup>32</sup>, è messa in discussione dall'esonazione di fasce sempre più ampie del parco veicoli. Tale sviluppo farà sì che il grado di copertura dei costi del traffico pesante su strada diminuisca progressivamente. I costi del traffico pesante per la collettività, tuttavia, secondo il principio di causalità dovrebbero essere coperti dal traffico pesante stesso. Un coinvolgimento in tempi brevi di tutti i soggetti responsabili dei costi esterni nel sistema della TTPCP consentirà di tornare a coprire meglio i costi esterni del traffico pesante.

A livello concettuale si parla spesso per la TTPCP di un conflitto di obiettivi tra effetto incentivante ed effetto di finanziamento: quanto maggiore è l'effetto incentivante, e quindi quanto più bassa è la prestazione chilometrica dei veicoli del traffico pesante, tanto minori saranno i proventi della TTPCP e di conseguenza tanto minore sarà anche il contributo alla Confederazione. L'evoluzione dei costi esterni indica però che un tale conflitto di obiettivi non esiste o non sarà comunque rilevante nel medio periodo. Le cifre dell'ARE mostrano che negli ultimi dieci anni i costi esterni sono tendenzialmente aumentati. Vi è dunque ragione di ritenere che i costi causati dal traffico pesante non subiranno bruschi cali e anche in futuro una parte dei costi esterni non sarà coperta. La flotta del traffico pesante evolverà in direzione di veicoli a zero emissioni, i quali non sono tuttavia esenti da costi esterni. Infatti, pur non producendo emissioni dirette di CO<sub>2</sub>, essi contribuiscono a costi esterni quali i danni stradali, i processi a monte e a valle, le code sulle strade ecc.

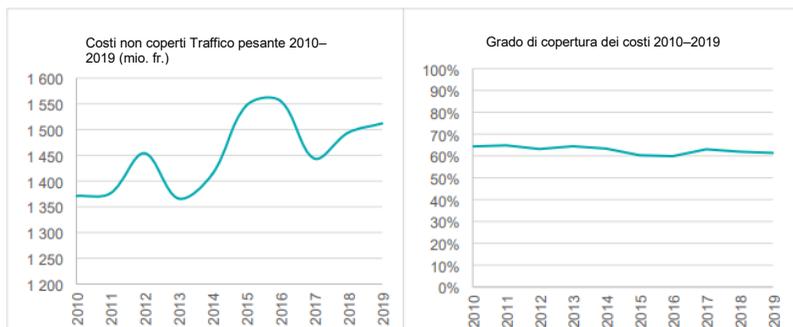
Un'altra tesi regolarmente sostenuta è che, con la crescente diffusione dei veicoli a batteria e a idrogeno e di altri veicoli a emissioni fossili contenute, i costi esterni del traffico pesante diminuiranno e, dunque, anche le tariffe della TTPCP vanno generalmente ridotte. Ancora una volta, però, le cifre dell'ARE mostrano che i costi dovrebbero aumentare non solo in termini assoluti per effetto della crescita dei trasporti, ma anche per veicolo-chilometro. Anche se il traffico pesante fosse completamente decarbonizzato, tale constatazione non cambierebbe. Non vi sono dunque valide ragioni per ritenere che le tariffe della TTPCP andrebbero generalmente ridotte.

<sup>30</sup> Faktenblatt - Kostendeckung Schwerverkehr. Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, 09.02.2023.

<sup>31</sup> [2C\\_1162/2012\\_08.08.2013 \(bger.ch\)](#)

<sup>32</sup> Art. 85 cpv. 1 Cost.

Figura 7: Evoluzione della copertura dei costi del traffico pesante in Svizzera nel periodo 2010–2019



Fonte: [TTPCP - Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni \(admin.ch\)](https://www.admin.ch/gov/de/section/02/insert/1347).

### 1.1.4.3 Utilizzo dei proventi della TTPCP

I proventi della TTPCP si aggirano attorno a 1,6 miliardi di franchi all’anno. La TTPCP ha sensibilmente migliorato la competitività della ferrovia, in quanto i proventi della tassa hanno consentito di contribuire al tempo stesso al finanziamento di progetti infrastrutturali dei trasporti pubblici.

La Confederazione riceve due terzi dei proventi della TTPCP, che vengono in gran parte destinati al Fondo per l’infrastruttura ferroviaria (FIF)<sup>33</sup>. L’utilizzo esatto dei proventi è indicato nella voce di entrata E110.0116 nel volume 2B del consuntivo<sup>34</sup>. Negli anni 2020–2022 la quota complessiva di volta in volta di pertinenza della Confederazione, al netto della quota destinata all’esecuzione e alla riscossione della tassa, è stata conferita al FIF. L’importo concreto è indicato nel preventivo della Confederazione. Un terzo dei proventi va invece ai Cantoni, i quali utilizzano tale quota per finanziare progetti legati al traffico.

Il 15 settembre 2023 il Consiglio federale ha adottato il messaggio concernente la modifica della legge federale sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS), comprendente due modifiche della LFFS e una della LTTP. Tali modifiche mirano a consolidare la situazione finanziaria e la capacità d’investimento delle FFS, nonché a chiarire gli strumenti di finanziamento a disposizione delle Confederazione. Contribuiscono inoltre a garantire la liquidità del FIF e, conseguentemente, l’ampliamento dell’infrastruttura. Il Consiglio federale propone di conferire al FIF una quota massima pari a due terzi dei proventi netti della TTPCP, qualora le riserve del Fondo non siano sufficientemente elevate (almeno fr. 300 mio.)

<sup>33</sup> Prima della costituzione del FIF, i proventi della TTPCP confluivano nel Fondo FTP (decreto federale del 20 marzo 1998 concernente la costruzione e il finanziamento dei progetti d’infrastruttura dei trasporti pubblici; FF 1998 II 1005).

<sup>34</sup> Consuntivo 2022 della Confederazione svizzera, volume 2B, unità amministrative DFF, DEFR e DATEC, pag. 87.

#### **1.1.4.4                    Promozione della politica di trasferimento del traffico**

La TTPCP costituisce anche uno strumento centrale per attuare il mandato costituzionale di trasferire il traffico transalpino dalla strada alla ferrovia. Uno dei suoi obiettivi consiste infatti nel correggere, attraverso l'applicazione della verità dei costi, i prezzi relativi fra traffico merci su strada e su rotaia, in modo da rendere il primo relativamente meno attraente e promuovere così il trasferimento del traffico alla seconda.

Dal punto di vista della politica di trasferimento del traffico, la TTPCP continua a rivestire grande importanza per via del suo effetto d'incentivazione a ridurre il numero di viaggi transalpini e quindi ad aumentare il grado di sfruttamento ed evitare i viaggi a vuoto. La differenziazione della tariffa della TTPCP offre anche incentivi per un più rapido ammodernamento del parco veicoli.

La tassa comporta un effetto sia sui prezzi sia sulla produttività. Ha pertanto avuto ripercussioni diverse nei singoli comparti del traffico merci su strada, in particolare a causa dell'effetto sulla produttività legato all'innalzamento del limite di peso a 40 tonnellate. In conseguenza di tale innalzamento in due fasi, il carico medio dei veicoli (compresi i viaggi a vuoto) è passato da 9,9 tonnellate nel 2004 a 12 tonnellate nel 2018<sup>35</sup>, con un aumento addirittura del 59 per cento circa rispetto al 2001. L'effetto della TTPCP è stato dunque compensato in molti settori, in quanto è possibile trasportare un carico maggiore a fronte di costi pressoché invariati per veicolo e conducente. L'effetto sulla produttività ha potuto essere sfruttato in vario modo, a seconda che il fattore limitante per un trasporto sia il volume di carico o il peso.

La riduzione dei viaggi transalpini osservata subito dopo l'introduzione della TTPCP (da 1,29 mio. di viaggi nel 2003 a 1,18 mio. nel 2006) è stata perlopiù dovuta al descritto cambio di regime con effetto dal 1° gennaio 2005 (2<sup>a</sup> fase della TTPCP e limite di peso a 40 t). Data la disponibilità di contingenti da 40 t, tale sviluppo si è in parte verificato già prima del 2005. L'aumento delle aliquote della TTPCP al 1° gennaio 2008 ha invece avuto un effetto di trasferimento del traffico limitato.

Si rileva di massima una tendenza per cui, con il rinnovo del parco veicoli e a fronte di aliquote invariate, l'ammontare dei proventi della TTPCP diminuisce nel tempo, in quanto i nuovi veicoli saranno tendenzialmente assoggettati alle categorie di tassa più vantaggiose. Con il rapido rinnovo del parco veicoli, la media ponderata per la tratta di riferimento nelle tre categorie TTPCP è scesa da 292 franchi nel 2009 al 266 franchi nel 2016. Tale flessione continua riduce gli incentivi per committenti e spedizionieri a trasferire il traffico transalpino alla rotaia.

Al fine di contrastare questa tendenza, le tariffe della TTPCP sono state adeguate con effetto al 1° luglio 2021. Tuttavia, la Svizzera può avvalersi, ogni due anni (art. 40, par. 6, ATT), dello strumento dell'adeguamento delle tariffe solo entro i limiti delle prescrizioni tariffarie di cui all'articolo 40, paragrafo 4, ATT, che prevedono tra l'altro l'applicazione di aliquote massime. La volontà di mantenere gli incentivi al

<sup>35</sup> Rapporto sul trasferimento del traffico: luglio 2017 – giugno 2019. Confederazione svizzera, Ufficio federale dei trasporti, 2019.

trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia è uno dei motivi per cui il Consiglio federale intende sviluppare ulteriormente la TTPCP. Le proposte presentate nel capitolo 3 del presente rapporto mirano a potenziare o stabilizzare l'effetto di trasferimento del traffico esercitato dalla TTPCP.

#### **1.1.4.5 Limitazione del traffico transalpino**

Al momento dell'introduzione della TTPCP, anche nei Paesi limitrofi alla Svizzera si riscuotevano tasse per l'utilizzo delle strade. Negli anni Novanta, i costi per l'attraversamento delle Alpi in Francia e Austria oscillavano per esempio tra un minimo di 200 franchi e oltre 300 franchi, mentre in Svizzera, fino all'introduzione della TTPCP, si riscuoteva solo una tassa di 25 franchi. Tale disparità ha fatto sì che numerosi veicoli con un peso totale inferiore a 28 tonnellate scegliessero l'itinerario svizzero, relativamente più conveniente. Con l'introduzione della TTPCP si è quindi evitato un transito eccessivo attraverso le Alpi svizzere.

Oggi questo obiettivo è divenuto meno importante, in quanto il transito alpino attraverso la Svizzera avviene prevalentemente su rotaia, soprattutto grazie ad Alptransit. D'altro canto, lo scopo della TTPCP non è causare deviazioni attraverso l'Austria o la Francia.

### **1.2 Necessità di agire e obiettivi: futuro orientamento della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni**

Già con il rapporto sul trasferimento del traffico 2019<sup>36</sup>, il Consiglio federale ha sottolineato la necessità di adeguare e sviluppare ulteriormente la TTPCP in modo da poter conseguire anche in futuro gli obiettivi di tale tassa e prestare un contributo importante agli obiettivi ambientali e di trasferimento del traffico della Svizzera. Nel rapporto 2021<sup>37</sup> ha definito una serie di orientamenti, incaricando il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di elaborare un progetto per la loro concretizzazione.

L'attuazione completa degli orientamenti previsti dal Consiglio federale nel 2021 presuppone una modifica dell'ATT. Al momento non sussistono però le condizioni per possibili negoziati tra la Svizzera e l'UE in merito a una siffatta modifica. Tutto dipende dall'avanzamento dei negoziati a livello istituzionale. L'8 novembre 2023 il Consiglio federale ha deciso di elaborare un mandato negoziale con l'UE e il 15 dicembre 2023 ha approvato il relativo progetto. Il mandato contiene le linee guida per i negoziati. La coincidenza temporale tra i negoziati e il progetto relativo all'ulteriore sviluppo della TTPCP non costituisce un problema, in quanto il progetto contiene orientamenti che non implicano una modifica dell'ATT. Per esempio, le disposizioni vigenti dell'ATT consentono l'integrazione di veicoli elettrici. Riuscendo

<sup>36</sup> Rapporto sul trasferimento del traffico: luglio 2017 – giugno 2019. Confederazione svizzera, Ufficio federale dei trasporti, 2019.

<sup>37</sup> Rapporto sul trasferimento del traffico: luglio 2019 – giugno 2021. Confederazione svizzera, Ufficio federale dei trasporti, 2021.

a trovare un accordo a livello istituzionale tra la Svizzera e l'UE, si potrebbero attuare tutti gli orientamenti decisi dal Consiglio federale nel rapporto sul trasferimento del traffico del 2021.

Finalità centrale del presente progetto è integrare nella TTPCP i veicoli elettrici, che attualmente non sono assoggettati a tale tassa. Sebbene il Consiglio federale intenda continuare a promuovere la diffusione dei veicoli elettrici, anche questi ultimi comportano elevati costi esterni (code, rumore, incidente, infrastrutture). Inoltre, il Consiglio federale deve raggiungere l'obiettivo sancito a livello legislativo di trasferire ogni anno alla ferrovia 650 000 transiti di autocarri attraverso le Alpi. Infine, deve provvedere affinché il sistema della TTPCP sia in grado di assicurare una copertura soddisfacente dei costi esterni non coperti.

### **1.2.1 Inclusionione dei veicoli elettrici**

La classificazione in tre categorie di tassa nell'attuale sistema della TTPCP avviene secondo le norme EURO sui gas di scarico, stabilite a livello dell'UE come requisiti per l'omologazione dei veicoli. Nel corso del tempo tali requisiti sono stati inaspriti e con l'introduzione delle nuove norme EURO sono stati imposti valori limite sempre più bassi per le emissioni di sostanze inquinanti. Attraverso il meccanismo del declassamento, i «vecchi» veicoli con emissioni di sostanze inquinanti più elevate (ossia quelli conformi alle norme EURO sui gas di scarico che non rientrano tra le più recenti) sono stati assegnati alle categorie di tassa più onerose.

Oggi circa il 90 per cento dei veicoli in circolazione in Svizzera è conforme alla norma EURO VI. In un futuro prossimo o remoto, una parte di essi sarà sostituita da veicoli che non producono emissioni e, dunque, rimpiazzata da mezzi elettrici.

Inoltre, la crescente diffusione dei veicoli elettrici comporterebbe un progressivo aumento degli automezzi completamente esentati dalla TTPCP. Con il passare del tempo, i proventi della TTPCP continueranno quindi a diminuire. Secondo stime iniziali, il mantenimento dell'esenzione dei veicoli elettrici anche dopo il 2030 comporterebbe minori introiti per l'ammontare di diversi miliardi di franchi fino al 2035. Se nel 2035 l'80 per cento della flotta dovesse essere dotato di propulsione elettrica, già solo in quell'anno l'esenzione significherebbe una perdita di entrate pari a oltre un miliardo di franchi e di conseguenza diminuirebbero anche il grado di copertura dei costi del traffico pesante a carico della collettività e il contributo della TTPCP al FIF. Inoltre il rapporto di prezzo tra strada e rotaia peggiorerebbe a scapito del traffico merci ferroviario, con una conseguente riduzione dell'effetto incentivante della TTPCP al trasferimento del traffico pesante transalpino, il che contrasta con il mandato costituzionale.

Non è dato sapere quanto rapidamente i veicoli elettrici si diffonderanno sul mercato, ma come illustrato al numero 1.1.3.5 è molto probabile che nei prossimi anni si registrerà un'accelerazione nella tendenza verso veicoli del traffico pesante a zero emissioni. Per non mancare l'obiettivo di trasferimento del traffico e per assicurare la copertura dei costi esterni comunque generati dai veicoli a zero emissioni, questi ultimi devono essere assoggettati alla TTPCP.

### **1.2.1.1 Assoggettamento dei veicoli elettrici al sistema della TTPCP secondo l'ATT**

L'ATT prescrive che le tariffe della TTPCP siano differenziate in base a tre categorie di norme sulle emissioni (norme EURO) (art. 40, par. 2). I veicoli elettrici non sono invece assoggettati ad alcuna norma EURO, in quanto non generano emissioni a livello locale. Dal 2031 dovranno però essere inseriti nelle categorie di tassa della TTPCP. L'ATT non prevede un tale inserimento e la motivazione è da ricercarsi nel fatto che l'introduzione dei veicoli elettrici e la loro diffusione nel traffico pesante non erano ancora prevedibili al momento della stipulazione dell'Accordo. Non si può dunque escludere che possano esservi integrati in futuro, in particolare in quanto la loro integrazione sarebbe in linea con l'obiettivo dell'ATT di imputare al traffico pesante i costi da esso causati. La Commissione europea è stata informata di questo modo di procedere in occasione della seduta del Comitato misto sui trasporti terrestri tenutasi l'8 dicembre 2023 (v. n. 2.2).

### **1.2.1.2 Declassamento dei veicoli EURO VI**

Il sistema di declassamento si basa sul presupposto che sul mercato siano immessi veicoli appartenenti a classi EURO sempre nuove, in grado di soddisfare norme più rigorose in materia di gas di scarico e quindi meno inquinanti. L'applicazione di tariffe più elevate alle classi EURO più vecchie può creare un incentivo per i detentori di veicoli a investire in mezzi motorizzati delle classi EURO più nuove. La TTPCP riduce così la quota dei costi esterni del traffico pesante in due modi: favorendo il trasferimento del traffico alla rotaia, ma anche inducendo a privilegiare i modelli di veicoli meno inquinanti. All'epoca dei negoziati relativi all'ATT non si poteva però ancora prevedere un così forte incremento nell'impiego dei veicoli elettrici.

L'inserimento dei veicoli elettrici nella TTPCP comporta anche un declassamento degli EURO VI. Non producendo CO<sub>2</sub>, i veicoli elettrici sono più puliti degli EURO VI e secondo la logica della TTPCP devono pagare tariffe inferiori ed essere classificati nella categoria più vantaggiosa, con un conseguente declassamento degli EURO VI nella seconda categoria più conveniente. Per questo è necessaria una decisione del Comitato misto sui trasporti terrestri.

È inoltre di fondamentale importanza creare nuovi incentivi per investimenti in veicoli più puliti e anche più rispettosi dell'ambiente. A tal fine occorre operare una differenziazione tra i veicoli.

### **1.2.1.3 Considerazione della futura norma EURO VII**

Il 9 novembre 2023 il Parlamento europeo ha adottato la propria posizione in merito alla nuova norma EURO VII sui gas di scarico e da allora sta dialogando con il Consiglio dell'UE a tale riguardo. La nuova norma, che comprende autovetture e veicoli commerciali pesanti e leggeri, intende creare regole più adeguate per le emissioni dei veicoli e ridurre ulteriormente le emissioni di inquinanti atmosferici da parte del traffico stradale. Con la proposta relativa alla norma EURO VII si perseguono prescrizioni più adeguate non solo per le emissioni, ma anche per altri fattori dannosi per l'ambiente, e si affrontano nel contempo ulteriori temi come le polveri da abrasione degli pneumatici e la durata delle batterie. Il 18 dicembre 2023 il

Parlamento europeo e il Consiglio hanno raggiunto un accordo provvisorio. Questo deve ora essere approvato formalmente, prima che il regolamento possa entrare in vigore. Il regolamento sarà applicabile ad autovetture e veicoli commerciali leggeri 30 mesi dopo l'entrata in vigore e ad autobus, veicoli commerciali pesanti e rimorchi 48 mesi dopo l'entrata in vigore.

L'integrazione della norma EURO VII nell'attuale sistema della TTPCP può avvenire secondo la logica di classificazione dei veicoli in base alla rispettiva norma EURO. In linea di principio, un veicolo conforme alla norma EURO VII dovrà essere attribuito a una categoria di tassa più vantaggiosa rispetto a uno conforme a una norma EURO precedente. Nel contempo, però, dovrà essere classificato in una categoria di tassa più onerosa rispetto a un veicolo elettrico, in quanto se è vero che la norma EURO VII limita gli inquinanti atmosferici a un basso livello, è altrettanto vero che non li vieta totalmente, mentre un veicolo elettrico non emette inquinanti atmosferici e comporta quindi costi esterni inferiori.

Il progetto per l'ulteriore sviluppo della TTPCP non prevede alcuna necessità di regolamentazione specifica per l'introduzione della norma EURO VII, in quanto la legislazione attuale consente già di tenere conto di tale nuova norma. Il Consiglio federale potrà attribuire la norma EURO VII a una delle categorie di tassa tramite ordinanza. Per questo è necessaria una decisione del Comitato misto sui trasporti terrestri. Nel contempo si dovrebbe perseguire un declassamento dei veicoli EURO VI, che richiede anch'esso una decisione del Comitato misto.

#### **1.2.1.4 Costi esterni causati dai veicoli elettrici**

L'impiego di nuove tecnologie di propulsione riceve oggi un forte sostegno finanziario sotto forma di esenzione completa dalla TTPCP. Aumentando le unità di produzione, i costi elevati per l'acquisto di questi veicoli diminuiranno progressivamente. Un'esenzione permanente equivarrebbe a un sovvenzionamento permanente dei costi di esercizio, che non sarebbe certo una situazione auspicabile. La soppressione dell'esenzione è attesa per il 1° gennaio 2031, data a partire dalla quale anche i veicoli elettrici saranno assoggettati al pagamento della tassa. Se da un lato la promozione dei veicoli con propulsioni a zero emissioni fossili contribuisce a ridurre le emissioni di gas serra, dall'altro tali veicoli comportano considerevoli costi esterni sotto forma di code, rumore e incidenti, ma anche di emissioni indirette di CO<sub>2</sub> (v. n. 1.1.4.2<sup>38</sup>). Secondo il principio di causalità sancito con la TTPCP, anche questi veicoli devono pagare una tassa al fine di internalizzare il più possibile i costi da essi causati.

#### **1.2.2 Effetto di trasferimento del traffico**

L'attuale sistema della TTPCP ha ormai raggiunto i propri limiti per quanto riguarda il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia. L'esenzione completa dei veicoli elettrici oggi vigente non rispecchia la verità dei costi tra strada e rotaia.

Con il mantenimento della TTPCP attuale, i veicoli nella categoria di tassa più vantaggiosa aumentano e quelli nelle categorie più onerose diminuiscono. Inoltre, la

<sup>38</sup> Cfr. Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz - Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2019. Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, 2022.

crescente diffusione dei veicoli elettrici comporta a sua volta un progressivo aumento degli automezzi completamente esentati dalla TTPCP. Tale situazione si traduce in una riduzione continua della copertura perseguita dei costi esterni attraverso la TTPCP e quindi anche dei proventi da tale tassa. Ciò peggiora il rapporto di prezzo tra strada e rotaia a scapito del traffico merci ferroviario, riducendo l'effetto incentivante della TTPCP al trasferimento del traffico pesante transalpino e indebolendo anche il traffico merci ferroviario nel traffico interno/di importazione/di esportazione.

### **1.2.3 Migliorare il grado di copertura dei costi**

Al numero 1.1.4.2 è stato già illustrato in che modo il grado di copertura dei costi si è evoluto dall'introduzione della TTPCP e a quanto ammonta oggi. Secondo i calcoli dell'ARE, per il 2020 rimangono circa 1400 milioni di franchi non coperti<sup>39</sup>. Un tale importo scoperto dei costi annui totali è da considerarsi insufficiente rispetto agli obiettivi della TTPCP. Secondo l'articolo 7 capoverso 2 LTTP, è auspicabile una copertura globale dei costi, ossia possibilmente completa. È dunque ancor più necessario includere tutti i veicoli nella TTPCP. Con l'inclusione di tutti i veicoli sarà infatti nuovamente possibile operare una differenziazione più chiara tra i diversi modelli di veicoli e i costi esterni da essi generati.

### **1.2.4 Finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria**

La crescente diffusione dei veicoli elettrici determinerebbe un progressivo aumento degli automezzi completamente esentati dalla TTPCP. Con il passare del tempo, i proventi della TTPCP continuerebbero quindi a diminuire. Secondo stime iniziali, il mantenimento dell'esenzione dei veicoli elettrici anche dopo il 2030 comporterebbe minori introiti per l'ammontare di diversi miliardi di franchi fino al 2035 e di conseguenza diminuirebbero sensibilmente anche il grado di copertura dei costi del traffico pesante a carico della collettività e il contributo della TTPCP al FIF.

### **1.2.5 Revisione della direttiva Eurobollo nell'Unione europea**

Nel 2017 l'Unione europea ha deciso di rielaborare la direttiva 1999/62/CE<sup>40</sup> (di seguito «direttiva Eurobollo») al fine di garantire basi comuni per una tassa uniforme in tutti gli Stati membri. Elemento centrale della direttiva Eurobollo è la classificazione dell'onere per l'uso di determinate infrastrutture da parte di veicoli pesanti in base alle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli (v. n. 2.1.1.2) che, oltre alla considerazione dei costi esterni e della distanza percorsa, sono determinanti per l'ammontare della tassa applicabile dagli Stati membri. Con il passaggio alle emissioni di CO<sub>2</sub> come base di calcolo, i veicoli con propulsione elettrica, attualmente non contemplati dalle norme EURO, saranno in futuro rilevati anch'essi.

<sup>39</sup> Faktenblatt - Kostendeckung Schwerverkehr. Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, 09.02.2023.

<sup>40</sup> Direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa all'imposizione di oneri sui veicoli per l'uso delle infrastrutture stradali, GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42; modificata da ultimo dalla direttiva (UE) 2022/362, GU L 69 del 4.3.2022, pag. 1.

Il recepimento integrale della direttiva non è un'opzione contemplata dalla Svizzera e non è neppure imposto dall'ATT. La Svizzera non prevede di recepire completamente la direttiva Eurobollo, in quanto l'ulteriore sviluppo della TTPCP non comporta un sostanziale rinnovamento del sistema di tassazione. Non appena l'ATT verrà adeguato, la Svizzera potrà applicare il principio della differenziazione in base alle emissioni di CO<sub>2</sub>, previsto dalla direttiva Eurobollo.

### **1.2.6 Decarbonizzazione del traffico merci pesante**

Il settore dei trasporti è responsabile del 25 per cento circa delle emissioni di gas serra su scala mondiale, di cui il 71 per cento è imputabile al traffico interno<sup>41</sup>. Nell'UE, i veicoli commerciali pesanti causano il 26 per cento delle emissioni di CO<sub>2</sub> del traffico stradale<sup>42</sup>, sebbene rappresentino solo il 2 per cento dei veicoli su strada<sup>43</sup>. Per ridurre le emissioni di gas serra dell'UE almeno del 55 per cento entro il 2030 e raggiungere la neutralità climatica entro il 2050, i veicoli commerciali pesanti devono essere completamente decarbonizzati. In base a quanto stabilito dalla Commissione europea, entro il 2040 i nuovi autocarri dovranno produrre il 90 per cento in meno di emissioni di gas serra rispetto al 2019<sup>44</sup>.

L'organizzazione ambientalista *Transport & Environment* (T&E)<sup>45</sup> ha stilato una graduatoria dei produttori in base ai progressi nella decarbonizzazione. A livello europeo, il mercato dei veicoli elettrici è in crescita. I tre produttori di autocarri Scania, Mercedes-Benz Trucks e MAN perseguono gli obiettivi più ambiziosi su scala mondiale per veicoli commerciali a zero emissioni. A partire dal 2040 intendono vendere solo autocarri con propulsione elettrica o a idrogeno<sup>46</sup>. T&E segnala tuttavia che nonostante gli sforzi in corso è necessario un inasprimento dei valori limite per la flotta di autocarri a livello dell'UE, affinché i produttori europei mantengano la capacità di affrontare le sfide future e non perdano competitività e relative quote a favore dei concorrenti americani e cinesi.

## **1.3 Soluzioni proposte per l'ulteriore sviluppo della TTPCP**

Il progetto per l'ulteriore sviluppo della TTPCP si concentra sulla soluzione successiva che sarà attuata dopo la scadenza dell'esenzione dei veicoli elettrici (prevedibilmente alla fine del 2030). Il Consiglio federale ritiene adeguati gli

<sup>41</sup> Jaramillo, P., S. Kahn Ribeiro, P. Newman, S. Dhar, O.E. Diemuodeke, T. Kajino, D.S. Lee, S.B. Nugroho, X. Ou, A. Hammer-Strømman, J. Whitehead, 2022: Transport. In IPCC, 2022: Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group I to the 5th Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, Cambridge University Press, 2013.

<sup>42</sup> UNFCCC (2019). GHG data from UNFCCC.

<sup>43</sup> ACEA (2022). Report – Vehicles in use, Europe 2022.

<sup>44</sup> [Proposta della Commissione: Nuovi standard di CO<sub>2</sub> per camion, autobus urbani a emissioni zero a partire dal 2030 \(europa.eu\)](#)

<sup>45</sup> [https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2023/06/2023\\_06\\_truckmakers\\_ZE\\_readiness\\_report.pdf](https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2023/06/2023_06_truckmakers_ZE_readiness_report.pdf)

<sup>46</sup> <https://www.dvz.de/rubriken/land/strasse/detail/news/europaeische-lkw-hersteller-fuehren-bei-der-dekarbonisierung.html>

orientamenti per l'ulteriore sviluppo della TTPCP presentati qui di seguito. Il presente progetto consente di sviluppare ulteriormente la TTPCP fino al 2030 sulla base di una decisione del Comitato misto sui trasporti terrestri a prescindere da un adeguamento dell'ATT, vale a dire dal rilevamento formale dei veicoli elettrici in tale Accordo. Gli orientamenti decisi dal Consiglio federale nell'ambito del rapporto sul trasferimento del traffico 2021 potrebbero poi essere attuati integralmente in una seconda fase, non appena sussisteranno le condizioni per possibili negoziati tra la Svizzera e l'UE in merito a una siffatta modifica.

Dal punto di vista della politica dei trasporti, il Consiglio federale è del parere che si debba mantenere l'orientamento di base della TTPCP. Devono rimanere valide le finalità previste dalla Cost. e dalla LTTP attuale e la TTPCP deve fungere da strumento per l'imputazione dei costi secondo il principio di causalità e per il trasferimento del traffico pesante. Viene così preservata anche la funzione di finanziamento della tassa, il cui ammontare massimo è stabilito dall'ATT (max. fr. 325 per un viaggio da Basilea a Chiasso con tariffa media). In questo modo si evita un rincaro complessivo del traffico pesante. Va inoltre mantenuta la possibilità di fornire incentivi per l'impiego di veicoli rispettosi dell'ambiente attraverso la differenziazione della tassa. L'ulteriore sviluppo della TTPCP continua quindi a orientarsi a una riscossione della tassa commisurata alle prestazioni (prestazioni chilometriche e peso determinante). Con il presente modello si intendono includere nel sistema della TTPCP i veicoli elettrici, che attualmente sono esonerati dall'obbligo di pagamento della tassa in virtù dell'articolo 3 capoverso 1 lettera j OTTP. La disposizione in materia dovrà essere soppressa nell'ambito delle disposizioni esecutive relative al progetto.

Per poter attuare al meglio gli orientamenti del Consiglio federale e stabilire incentivi per un rinnovo della flotta che sia più rispettoso dell'ambiente, è tuttavia necessario modificare la LTTP.

### **1.3.1 Differenziazione dei veicoli nelle categorie di tassa**

Un'ulteriore finalità del progetto consiste nell'ampliare le possibilità di differenziazione dei veicoli nelle categorie di tassa secondo criteri di riferimento diversi. Già oggi viene applicato un criterio di riscossione in funzione delle emissioni e del consumo. Il progetto precisa le disposizioni vigenti dell'articolo 6 LTTP, che consentono appunto di differenziare i veicoli secondo il suddetto criterio di riscossione.

Il quadro giuridico dell'ATT prevede una differenziazione in base alle norme EURO. Con l'ulteriore sviluppo contemplato dal progetto, si prevede di mantenere le norme EURO come criterio di differenziazione fino a quando non sarà attuato il passaggio alle emissioni di CO<sub>2</sub> (v. n. seguente). Affinché la TTPCP possa adempiere entrambi gli obblighi costituzionali ad essa attribuiti, vale a dire la copertura dei costi esterni e l'effetto di trasferimento del traffico, il progetto intende tuttavia interpretare in senso lato il concetto di norma EURO, in modo da poter includere anche i veicoli elettrici non soggetti a una norma EURO. Un tale approccio è in linea con gli obiettivi di cui all'articolo 37 ATT, ossia imputare ai veicoli circolanti su strada e agli altri modi di trasporto, quindi al traffico pesante, i costi esterni cui danno origine. In tal modo sarà

possibile rilevare in una delle categorie di tassa della TTPCP solo i veicoli non soggetti a una norma EURO ma dotati di propulsione elettrica. Questo modo di procedere è descritto più precisamente nel capitolo 3.

### **1.3.2 Integrazione dei veicoli elettrici**

In futuro, tutti i modi di propulsione affermati sul mercato dei veicoli dovranno essere presi in considerazione nella TTPCP. Le attuali regolamentazioni separate (p. es. esenzione completa per i veicoli elettrici) saranno sostituite dall'integrazione di tutti i modi di propulsione in uso nei veicoli del traffico pesante. Questo vuol dire che in futuro anche i veicoli elettrici dovranno essere sostanzialmente assoggettati alla tassa.

Le tre categorie di tassa previste dall'ATT rimarranno valide. Al momento, le disposizioni dell'Accordo non prevedono la creazione di ulteriori categorie. I veicoli elettrici che non emettono CO<sub>2</sub> e rappresentano quindi la soluzione più pulita dal punto di vista ecologico dovranno essere classificati nella categoria di tassa più vantaggiosa. La loro attribuzione a tale categoria presuppone un'interpretazione più ampia dei criteri per l'assegnazione dei veicoli. Oggi, infatti, l'assegnazione alle categorie avviene sulla base della norma EURO attribuita ai veicoli. I veicoli elettrici non sono però soggetti ad alcuna norma EURO e pertanto non possono essere automaticamente attribuiti a una categoria di tassa. In questo caso è dunque necessario interpretare il concetto di norma EURO basandosi sullo stato attuale della tecnica. Secondo il progetto, i veicoli elettrici sono da considerarsi come esenti dalle norme EURO e sono pertanto designati come «non soggetti a una norma EURO». Anche l'Austria ha definito gli autocarri elettrici come categoria al di fuori delle norme EURO e li ha assoggettati alla tassa sul traffico pesante (pedaggio GO).

I veicoli «non soggetti a una norma EURO» dovranno essere classificati nella categoria di tassa più vantaggiosa, presumendo che durante i loro viaggi non emettano CO<sub>2</sub>. Parallelamente dovrà essere modificata la classificazione degli altri veicoli, tra cui gli EURO VI. Andrà dunque previsto il declassamento di questi ultimi nell'ambito della messa in vigore della revisione della LTTP e della relativa modifica delle disposizioni esecutive. Un tale provvedimento richiede una decisione del Comitato misto sui trasporti terrestri e quindi il consenso dell'UE. Per quanto riguarda gli altri tipi di veicoli, verranno classificati secondo la norma EURO di pertinenza sulla stessa base di adesso.

La classificazione dei veicoli nelle tre categorie di tassa esistenti è illustrata più dettagliatamente nel capitolo 3.

### **1.3.3 Misure accompagnatorie a tempo determinato dopo la scadenza dell'esenzione dei veicoli elettrici dalla TTPCP**

Attualmente i veicoli elettrici sono esonerati dall'obbligo di pagamento della tassa in virtù dell'articolo 3 capoverso 1 lettera j OTTP. Questa disposizione deve essere soppressa nell'ambito del presente progetto.

La considerazione e l'integrazione di tutti i tipi di veicoli o modi di propulsione nel sistema della TTPCP ulteriormente sviluppata richiedono l'ampliamento delle possibilità di differenziazione ai fini di un regime appropriato della tassa. Mentre oggi,

così come nel prossimo futuro, la differenziazione nell'ambito della TTPCP avviene esclusivamente nella forma delle tre categorie di tassa, per il periodo successivo il Consiglio federale propone una combinazione flessibile tra classificazione in categorie di tassa (tutti i veicoli) e sconti o contributi d'investimento a tempo determinato (per i veicoli elettrici senza emissioni di gas serra), configurabile nella TTPCP come un sistema di durate di validità variabili e di sconti di diverso importo e durata.

Come incentivo alla transizione verso una flotta a zero emissioni fossili, si prevede di applicare sconti a tempo determinato per i tipi di veicoli nazionali ed esteri attualmente esentati dalla TTPCP (veicoli elettrici nuovi o già in dotazione). In termini concreti, i nuovi veicoli che verranno assoggettati alla TTPCP potrebbero approfittare di uno sconto percentuale a tempo determinato sulla relativa tariffa (variante 1). Una simile soluzione garantisce una fase transitoria tra l'esenzione totale e la tassazione completa dei veicoli elettrici. In mancanza di una tale fase transitoria, la promozione dei veicoli elettrici che si intende ottenere con l'esenzione dalla tassa potrebbe risultare compromessa.

In alternativa al sistema di sconti e per promuovere ulteriormente il rinnovamento della flotta, la Confederazione potrebbe anche offrire ai detentori di veicoli svizzeri la possibilità di ottenere, in luogo di uno sconto, contributi d'investimento per l'acquisto di autocarri elettrici. Alcune imprese non dispongono infatti della liquidità necessaria per investire in veicoli elettrici e pertanto non potranno approfittare degli sconti. Per motivi di non discriminazione, l'ammontare dei contributi d'investimento dev'essere calcolato in modo da non superare nella media gli importi potenzialmente risparmiati con il sistema di sconti. I contributi d'investimento devono essere erogati sotto forma di importi a fondo perduto. Inoltre, devono essere vincolati a una condizione in termini di prestazione di trasporto e si deve poterne richiedere la restituzione in caso di inadempimento di tale condizione. Questo modo di procedere trova già applicazione nel finanziamento degli impianti privati per il traffico merci<sup>47</sup>. Per i veicoli elettrici acquistati dai detentori prima dell'attuazione del progetto sussiste solo un diritto agli sconti, in quanto i contributi d'investimento non possono essere versati in maniera retroattiva. Per i nuovi acquisti a partire dalla messa in vigore del progetto, i detentori di veicoli devono invece decidere se intendono ricevere il contributo d'investimento forfettario o lo sconto sulla tariffa della TTPCP (variante 2).

Questi provvedimenti mirano entrambi a garantire l'obiettivo costituzionale della TTPCP di coprire i costi esterni, consentendo di ridurre in futuro i costi esterni del traffico pesante grazie alla predominanza di veicoli elettrici e di consolidare così la capacità di copertura dei costi. I provvedimenti favoriscono inoltre l'evoluzione verso una flotta di veicoli del traffico pesante più rispettosa dell'ambiente attraverso la promozione mirata dell'acquisto e dell'impiego di veicoli che causano costi esterni di esercizio più bassi. L'effettiva attuazione di una tale promozione diretta mediante contributi d'investimento, l'ammontare di tali contributi e l'entità degli sconti dovranno essere direttamente subordinati alla diffusione dei veicoli elettrici. Se il mercato dei veicoli elettrici dovesse invece essere maturo, tali provvedimenti non saranno necessari. Se la flotta sarà formata già in misura significativa da veicoli

<sup>47</sup> [Contributi d'investimento a favore di impianti privati per il traffico merci \(admin.ch\)](#)

elettrici, non vi sarà alcun bisogno di promuoverli in modo specifico. Inoltre, in tal caso, la loro promozione non sarebbe più giustificata dal fatto che la Confederazione versi un contributo per compensare i costi non coperti del traffico stradale da essa sopportati (art. 19 cpv. 2 LTTP).

Gli sconti devono essere a tempo determinato, innanzitutto al fine di non compromettere la parità di trattamento nella tassazione. In secondo luogo occorre garantire che il traffico merci su rotaia non subisca un rincaro in termini relativi rispetto al traffico merci su strada. In tal caso, l'obiettivo costituzionale di trasferimento del traffico potrebbe essere messo a repentaglio. Inoltre questi sconti non devono causare una distorsione del mercato. Se da un lato è vero che i costi d'investimento per i veicoli elettrici sono superiori a quelli per i veicoli con motore a combustione, dall'altro tali investimenti diventeranno sempre più convenienti man mano che aumenterà la diffusione di tali veicoli. Infine, una durata eccessiva degli sconti e/o dei contributi d'investimento avrebbe ripercussioni negative sui proventi della TTPCP che servono al finanziamento non solo delle infrastrutture di trasporto cantonali, ma anche del FIF.

Dopo la procedura di consultazione, il Consiglio federale deciderà quale delle due varianti (sistema di sconti o combinazione di sconti e contributi d'investimento) dovrà essere inserita nel messaggio sull'ulteriore sviluppo della TTPCP.

Le misure accompagnatorie sollevano domande sulle disposizioni dell'ATT vigente, in particolare sul divieto di discriminazione (art. 1, par. 3, 32, 38, par. 1, e 52, par. 1, ATT) e sul concetto di aiuti di Stato (art. 38, par. 6), che sono trattate al numero 6.2 del presente rapporto esplicativo.

### **1.3.4 Garanzia della certezza della pianificazione**

I detentori di veicoli del traffico pesante devono poter pianificare i loro investimenti per l'acquisizione e calcolare i costi risultanti, che comprendono sia i costi d'investimento sia i costi d'esercizio e in particolare la TTPCP. Devono quindi poter prevedere quali importi della TTPCP pagheranno per il loro veicolo.

Ad oggi, l'articolo 14 capoverso 3 OTTP stabilisce che i veicoli assegnati alla categoria di tassa 3 (categoria più vantaggiosa) rimangono classificati in questa categoria per almeno sette anni. Il termine decorre a contare dal momento in cui la rispettiva classe di emissioni diventa obbligatoria per la prima messa in circolazione di un determinato nuovo tipo di veicolo. Questa disposizione garantisce che i detentori che investono in veicoli con la classe di sostanze inquinanti più bassa paghino per sette anni la tassa più conveniente.

Tale regolamentazione, che prevede la permanenza in una determinata categoria per sette anni, rende più difficile tenere conto di tutti i costi esterni. Il fatto che un veicolo sia assegnato alla categoria 3, perché corrisponde alla norma EURO VI (o ad altre norme che devono ancora venire), non significa che non generi costi esterni che non devono essere internalizzati. L'obiettivo della TTPCP di internalizzare i costi esterni è limitato dall'articolo 14 capoverso 3 OTTP. Per conseguire un effetto ottimale della TTPCP, dovrebbe sussistere la possibilità di declassare un veicolo a cadenza annuale e di assegnarlo alla categoria corrispondente a tali costi esterni. La realizzazione di tale obiettivo è resa tuttavia difficile dalla necessità di tenere contemporaneamente

conto della migliore certezza della pianificazione possibile per i detentori di veicoli. È dunque importante individuare una regolamentazione che non impedisca di conseguire l'obiettivo e l'effetto della TTPCP e che tenga al tempo stesso conto della certezza della pianificazione per i detentori di autocarri.

Il Consiglio federale intende migliorare le condizioni quadro a favore della certezza della pianificazione. In termini concreti, mira a stabilire con sette anni di anticipo i criteri di distribuzione alla base della definizione delle categorie di tassa e i declassamenti da operare, ai quali potrà derogare solo in casi eccezionali. I detentori di veicoli potranno così includere meglio i futuri costi generati dalla TTPCP nella loro pianificazione dei costi.

## **1.4 Varianti respinte per l'ulteriore sviluppo della TTPCP**

### **1.4.1 Mantenimento del sistema attuale della TTPCP – status quo**

Il Consiglio federale respinge la variante che prevede una sostanziale rinuncia all'adeguamento del sistema della TTPCP. In tale scenario, la tassa si orienterebbe unicamente alle norme EURO sui gas di scarico (e in più alla norma EURO VII, prevedibilmente a partire dal 2027) e anche l'attribuzione delle classi EURO alle categorie di tassa resterebbe invariata. Senza una classificazione nella TTPCP, i veicoli con propulsioni elettriche continuerebbero a essere completamente esentati dalla tassa. Inoltre, la crescente diffusione dei veicoli elettrici comporterebbe un progressivo aumento degli automezzi completamente esentati dalla TTPCP. Con il passare del tempo, i proventi della TTPCP continuerebbero quindi a diminuire. Secondo stime iniziali, il mantenimento dell'esenzione dei veicoli elettrici comporterebbe minori introiti per l'ammontare di diversi miliardi di franchi fino al 2035 e di conseguenza diminuirebbero anche il grado di copertura dei costi del traffico pesante a carico della collettività e il contributo della TTPCP al FIF. Inoltre il rapporto di prezzo tra strada e rotaia peggiorerebbe a scapito del traffico merci ferroviario, con una conseguente riduzione dell'effetto incentivante della TTPCP al trasferimento del traffico pesante transalpino, il che contrasta con il mandato costituzionale.

### **1.4.2 Ravvicinamento alla direttiva Eurobollo**

Il Consiglio federale riconosce che, analogamente alle disposizioni della direttiva Eurobollo, la differenziazione dei veicoli in base alle emissioni di CO<sub>2</sub> e un ampliamento delle categorie di tassa da tre a cinque (in combinazione con l'introduzione di sconti per i veicoli a zero emissioni, già proposta nel presente progetto) rappresentano altre opzioni per l'ulteriore sviluppo della TTPCP. Per il momento rinuncia tuttavia a sviluppare la tassa in tale direzione. Il quadro istituzionale che disciplina le relazioni tra Svizzera e UE non consente alla Svizzera di sviluppare la TTPCP analogamente alle disposizioni europee.

La direttiva Eurobollo prevede un quadro normativo dettagliato per la tassazione a carico di autoveicoli pesanti per l'utilizzo di determinate strade. Essa stabilisce tra

l'altro l'introduzione di categorie di tassa differenziate in base alle emissioni di CO<sub>2</sub>, classificando i veicoli secondo un sistema strutturato in cinque categorie e ammettendo sconti a tempo determinato per i veicoli a zero emissioni.

#### **1.4.2.1 Differenziazione in base alle emissioni di CO<sub>2</sub>**

Per il momento il Consiglio federale rinuncia ad attuare integralmente gli orientamenti decisi nel 2021 per l'ulteriore sviluppo della TTPCP. Nel presente progetto si astiene pertanto dal realizzare un cambio di paradigma verso una sostanziale differenziazione in base alle emissioni di CO<sub>2</sub> in sede di fissazione della TTPCP.

Differenziando in base alle emissioni di CO<sub>2</sub> si perseguirebbe un graduale passaggio dall'orientamento dell'ammontare della tassa alle emissioni di inquinanti atmosferici verso un calcolo basato sulle emissioni di CO<sub>2</sub>. L'obiettivo sarebbe realizzare la transizione dall'attuale differenziazione tariffaria secondo le norme EURO sui gas di scarico a una riscossione della tassa orientata prevalentemente alle emissioni di gas serra<sup>48</sup> e all'efficienza energetica. L'obiettivo di protezione dell'aria, oggi determinante per la tariffazione, andrebbe quindi progressivamente integrato o sostituito dall'obiettivo della riduzione delle emissioni di gas serra. Con gli sviluppi tecnologici attesi, il calcolo delle tariffe in base alle norme EURO sulle sostanze inquinanti non è più adeguato per la TTPCP. Con un cambio di paradigma dal calcolo basato sugli inquinanti atmosferici all'orientamento alle emissioni di CO<sub>2</sub>, si potrebbero quindi rafforzare ulteriormente l'effetto di trasferimento del traffico e l'aspetto dell'internalizzazione di tutti i costi del traffico pesante a carico della collettività.

Il passaggio a un sistema tariffario basato sulle emissioni di CO<sub>2</sub> comporta un fabbisogno di adeguamento per l'attuazione. Se è vero che dal punto di vista tecnico la tassazione in base alle emissioni di CO<sub>2</sub> non è necessariamente più onerosa di quella secondo le norme EURO, è altrettanto vero che il piano di tassazione deve ancora essere completamente elaborato. Il sistema è nuovo e ad oggi poco affermato. Per facilitare l'utilizzo dei dati, il Consiglio federale prevedrebbe di avvalersi dei dati del Vehicle Energy Consumption Calculation Tool (VECTO) in formato digitale della Commissione europea.

VECTO è uno strumento di simulazione che consente di calcolare i valori di emissione di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nell'ambito della procedura di approvazione del tipo. La Commissione europea ha stabilito che dal 1° gennaio 2019, per tutti i veicoli di nuova produzione, si dovranno dichiarare le emissioni di CO<sub>2</sub> calcolate tramite VECTO<sup>49</sup>. Nella direttiva Eurobollo ha inoltre definito aliquote di riferimento, nonché una possibile classificazione dei veicoli in base alle emissioni di CO<sub>2</sub>, come proposta di attuazione per gli Stati membri dell'UE. È lecito presumere che al momento

<sup>49</sup> Regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione, del 12 dicembre 2017, che attua il regolamento di esecuzione (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la determinazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante dei veicoli pesanti e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 582/2001 della Commissione, GU L 349 del 29.12.2017, pag. 1.

dell'attuazione della differenziazione in base alle emissioni di CO<sub>2</sub> saranno disponibili dati VECTO in formato elettronico (certificato elettronico di conformità – Certificate of Conformity, COC) per la maggior parte dei veicoli. Esiste dunque un parametro standardizzato e applicabile per la tariffazione in base alle emissioni di CO<sub>2</sub>.

Diversamente dalle norme EURO, che potevano essere riprodotte direttamente nelle categorie tariffarie, a causa del fatto che i dati sulle emissioni di CO<sub>2</sub> costituiscono un insieme infinito è necessario definire limiti delle categorie che da un lato siano oggettivamente verificabili e percepiti come equi e dall'altro non pregiudichino l'effetto di trasferimento del traffico della TTPCP (p. es. a causa di intervalli di emissioni troppo ampi all'interno di una categoria). In tale contesto è logico orientarsi agli obiettivi di CO<sub>2</sub> proposti nella revisione della legge sul CO<sub>2</sub> per il parco veicoli pesanti. Poiché i valori di riferimento proposti dalla Commissione europea agli Stati membri si riferiscono agli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dell'UE, i contenuti della presente proposta si rifanno anche al modo di procedere dell'UE, cosa che potrebbe semplificare i negoziati per le modifiche dell'ATT.

Per poter attribuire i veicoli alle categorie di tassa, i detentori devono fornire la prova dell'appartenenza di un veicolo a una determinata categoria. Tale prova va fornita al momento dell'ammissione alla circolazione nel caso di veicoli nazionali e al momento della notifica del veicolo all'ingresso nel territorio doganale nel caso di veicoli esteri. Qualora non sia possibile fornire la prova, il veicolo sarà classificato nella categoria di tassa con la tariffa più alta. Lo stesso vale per i veicoli per i quali non è possibile rilevare le emissioni di CO<sub>2</sub>, per esempio perché il modello è molto raro o datato e non si può pertanto fornire alcuna prova della loro appartenenza a una categoria più conveniente. Questo modo di procedere è in linea con quello della direttiva Eurobollo, secondo cui i veicoli per i quali non si è in grado di dimostrare la loro appartenenza a una delle categorie di tassa a tariffa ridotta vengono automaticamente attribuiti alla categoria più onerosa.

#### **1.4.2.2                   Ampliamento da tre a cinque categorie di tassa**

Per gli stessi motivi addotti per la differenziazione in base alle emissioni di CO<sub>2</sub>, il Consiglio federale rinuncia ad aumentare il numero delle categorie di tassa da tre a cinque. La presente revisione della LTTP è tuttavia formulata in modo da consentire un ampliamento a cinque categorie nel caso in cui l'ATT venisse modificato in tal senso.

Il vantaggio di un sistema con più di tre classi di emissioni consisterebbe nel fatto che i veicoli possono/devono essere «declassati» meno rapidamente nella categoria più onerosa. Un veicolo assegnato a una categoria non vi rimane per tutto il suo ciclo di vita. In un sistema a cinque categorie, i veicoli vengono declassati più lentamente nella categoria meno conveniente.

La differenziazione in funzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, prevista in un'ottica di lungo periodo, lascerà invece un margine di manovra molto più ampio ai fini della differenziazione tra tipologie di veicoli. Secondo i calcoli dell'Associazione dei costruttori europei di automobili (ACEA), concernenti esclusivamente le propulsioni con motore a combustione, le emissioni di CO<sub>2</sub> in grammi per tkm arrivano ad essere

anche di quattro volte superiori a seconda del sottogruppo di autocarro<sup>50</sup>. Al fine di ottenere un'adeguata differenziazione soltanto tra queste tipologie di veicoli e incentivare efficacemente il passaggio a tecnologie a emissioni più basse di CO<sub>2</sub>, servono almeno tre categorie. Restano però escluse le propulsioni a zero emissioni fossili, ossia i veicoli elettrici del traffico pesante che non producono emissioni di CO<sub>2</sub> e che necessitano pertanto di una propria categoria di tassa più conveniente. Pur non producendo emissioni di CO<sub>2</sub>, questi veicoli contribuiscono comunque a generare costi esterni non associati alle emissioni (rumore, peggioramento delle infrastrutture, salute ecc.) e devono pertanto pagare la tassa, anche se a un prezzo inferiore. I veicoli con altre propulsioni alternative, alimentati a biogas, GNL o GNC, potrebbero essere inseriti nelle categorie di tassa in base ai loro valori di emissione di CO<sub>2</sub>. Per la determinazione dei valori di emissione si farà riferimento all'efficienza del motore del veicolo e non alla qualità del carburante. I veicoli con propulsione convenzionale (EURO 0–VI) sarebbero anch'essi attribuiti alle categorie di tassa sulla base dei valori di emissione.

In caso di modifica dell'ATT, le disposizioni proposte in relazione alla LTTP consentirebbero di attuare questa misura.

### **1.4.3 Due diversi sistemi della TTPCP**

In assenza di una modifica dell'ATT, il Consiglio federale rinuncia a mettere in vigore una revisione della LTTP sulla base della direttiva Eurobollo.

L'ulteriore sviluppo della TTPCP potrebbe anche configurarsi in modo tale per cui nel traffico prettamente nazionale verrebbe applicato un sistema diverso rispetto al traffico internazionale. Per il traffico nazionale si potrebbe dunque prescindere dall'ATT, che troverebbe invece piena applicazione per il traffico pesante transfrontaliero.

Vi sarebbero quindi due diverse basi legali contemporaneamente e parallelamente in vigore. Non si verificherebbero discriminazioni nei confronti delle imprese di trasporto provenienti dall'UE, in considerazione del differente campo d'applicazione dei due atti normativi. Infatti la LTTP riveduta si applicherebbe al traffico interno/nazionale, ossia, a causa del divieto di cabotaggio (art. 14 ATT), solo alle imprese di trasporto svizzere e ai loro trasporti in Svizzera. L'ATT, invece, nella sua versione attuale e non modificata, si applicherebbe al traffico internazionale/transfrontaliero (incl. il traffico di transito), quindi non solo alle imprese di trasporto provenienti dall'UE ma anche alle imprese di trasporto svizzere che partecipano al traffico transfrontaliero di merci. In teoria, le due basi legali potrebbero quindi coesistere.

Tale modo di procedere presuppone tuttavia l'esistenza di due sistemi di tassazione: il primo disciplinato dalla LTTP riveduta e basato sulle emissioni di CO<sub>2</sub> e il secondo regolamentato dall'ATT non modificato e basato sulle norme EURO. Questi due sistemi di tassazione presenterebbero differenze nel numero e nelle tariffe delle categorie di tassa. La loro attuazione sarebbe complessa e comporterebbe un notevole onere amministrativo per la riscossione e l'esecuzione relativa alla TTPCP, nonché

<sup>50</sup> [Paper - CO2 emissions from heavy-duty vehicles: preliminary CO2 baseline \(Q3-Q4 2019\) - ACEA - Associazione dei costruttori europei di automobili](#)

maggiori incombenze per le imprese di trasporto, associate a una qualche incertezza giuridica. Dovrebbero infatti tenere conto di due diversi sistemi a seconda che i loro veicoli siano impiegati nel traffico interno e/o transfrontaliero. A titolo esemplificativo: un'impresa di trasporto che trasporta merci da Zurigo a Basilea dovrebbe attenersi alle disposizioni della LTTP riveduta; se però la stessa impresa trasporta le stesse merci da Zurigo a Friburgo in Brisgovia, allora dovrebbe conformarsi a un'altra regolamentazione, vale a dire l'ATT. Non potrebbero così essere garantite le stesse tariffe. In riferimento alla riscossione sarebbe ipotizzabile anche il seguente esempio: un'impresa di trasporto svizzera che pianifica un viaggio da Zurigo a Friburgo in Brisgovia ma fa una tappa intermedia a Basilea. La parte del viaggio tra Zurigo e Basilea ricadrebbe nel campo d'applicazione della LTTP riveduta, mentre quella tra Basilea e Friburgo in Brisgovia sarebbe soggetta all'ATT. Un tale scenario causerebbe grandi incertezze e non è realizzabile.

Tale modo di procedere potrebbe anche essere percepito negativamente dall'UE, la quale potrebbe ritenere che la Svizzera prenda le distanze da uno sviluppo unitario, concordato con l'UE, e non sia interessata ad alcuno spazio economico omogeneo nel settore del traffico merci. L'UE potrebbe quindi adottare le misure «atte a mantenere l'equilibrio» secondo l'articolo 50 ATT. Tale variante andrebbe dunque evitata.

#### **1.4.4 Chiarimento delle questioni istituzionali**

Il Consiglio federale rinuncia anche alla soluzione di attendere con l'ulteriore sviluppo della TTPCP sino a quando i rapporti istituzionali tra la Svizzera e l'UE saranno chiariti e la LTTP e l'ATT potranno essere riveduti congiuntamente. I motivi di tale rinuncia sono gli stessi indicati al numero 1.4.1.

#### **1.4.5 Esenzione dalla TTPCP o sua riduzione per i veicoli alimentati a biogas/GNC/GNL/con carburanti sintetici o ibridi**

Il Consiglio federale rinuncia ad ampliare ulteriormente la platea dei modi di propulsione esentati dalla TTPCP o che approfitterebbero di una riduzione della tassa. L'esenzione degli autocarri elettrici e a idrogeno si ripercuote sugli obiettivi della TTPCP (effetto di trasferimento del traffico, copertura dei costi esterni), ma anche sul finanziamento dell'infrastruttura di trasporto. Nei prossimi anni giungeranno sul mercato nuovi veicoli dotati di propulsione elettrica o a idrogeno. Si registrerà così un aumento dei veicoli esentati dalla TTPCP, a causa del quale l'effetto di trasferimento del traffico si indebolirà, in quanto il trasporto su strada sarà relativamente più conveniente di quello su rotaia. Diminuirà anche la copertura dei costi esterni, visto che anche i veicoli elettrici generano costi esterni. Nel complesso, i proventi della TTPCP si ridurrebbero. L'esenzione dei veicoli alimentati a biogas, GNL, GNC o con carburanti sintetici («e-fuels») non farebbe altro che amplificare tali effetti. Inoltre, la logica di riscossione della TTPCP è da sempre orientata alla tecnologia di propulsione impiegata e non al carburante utilizzato. Per premiare adeguatamente l'utilizzo di biogas, GNC, GNL o carburanti sintetici e i relativi eventuali risparmi in termini di politica ambientale, in futuro si dovrebbe poter rilevare quale carburante è utilizzato da ciascun veicolo soggetto alla TTPCP, cosa che risulterebbe estremamente onerosa dal punto di vista tecnico-operativo. Dal punto di vista della regolamentazione sarebbe pertanto più utile occuparsi delle condizioni quadro e di un'eventuale promozione dei

carburanti vantaggiosi sotto il profilo della politica ambientale nell'ambito delle prescrizioni di legge in materia di tasse sui carburanti.

#### **1.4.6 Inclusione dei veicoli fino a 3,5 tonnellate**

I veicoli fino a 3,5 tonnellate impiegati nel traffico merci, solitamente designati come autofurgoni, per via del loro peso ridotto non sono soggetti alla TTPCP. Poiché tuttavia possono generare notevoli costi esterni<sup>51</sup> e condurre a indesiderati comportamenti elusivi, parrebbe logico sottoporli a una tassa commisurata alle prestazioni. Con la mozione 20.4509<sup>52</sup>, il Parlamento ha tuttavia respinto una regolamentazione corrispondente in occasione della votazione del 30 settembre 2021, tra l'altro in quanto la deroga in essa richiesta per le attività commerciali è apparsa troppo complicata. Per tale motivo, il Consiglio federale ha rinunciato ad affrontare le questioni relative ai veicoli del traffico merci fino a 3,5 tonnellate nell'ambito del presente progetto.

Sulla stessa linea, i veicoli elettrici simili agli autofurgoni ma che a causa del peso aggiuntivo della batteria pesano tra 3,5 e 4,25 tonnellate non devono essere esentati dalla TTPCP. Anche questi veicoli generano notevoli costi esterni e non dunque non si vede per quale motivo dovrebbero godere di un'esenzione dalla tassa.

#### **1.4.7 Introduzione di una tassa sui transiti alpini**

Introdurre una tassa sui transiti alpini (TTA) significherebbe riscuotere una tassa forfettaria su ogni viaggio di un autocarro attraverso le Alpi. L'ATT offrirebbe anche una base giuridica a tal fine (art. 40, par. 5). Su tale base, nel messaggio concernente il progetto di legislazione sul traffico merci<sup>53</sup>, il Consiglio federale aveva formulato una proposta per l'attuazione della TTA nel diritto nazionale. Tale proposta è stata però respinta dal Parlamento. Nella sua risposta all'interpellanza Grosse 19.3771, l'ultima volta che si è espresso sulla questione<sup>54</sup>, il Consiglio federale si è dichiarato contrario all'introduzione di una TTA, motivando la propria posizione con l'onere aggiuntivo sproporzionato a carico del Ticino e la mancanza di discrezionalità nella fissazione delle tariffe a causa dei 325 franchi massimi imputabili per un viaggio medio. In virtù della stessa argomentazione, il Consiglio federale è ancora oggi contrario all'introduzione di una TTA.

#### **1.4.8 Tariffe più elevate sulle tkm nelle aree urbane**

Il Consiglio federale rinuncia a proporre una differenziazione della TTPCP per regioni nel presente progetto. Mentre l'attuazione pratica di una differenziazione per settori di trasporto sarebbe fattibile dal punto di vista tecnico, l'aumento dei prezzi della TTPCP per determinate zone, in particolare le aree urbane, causerebbe la discriminazione di alcuni operatori o regioni. Una tassa più elevata per le regioni

<sup>51</sup> Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz - Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2019, pag. 12. Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, 2022.

<sup>52</sup> Mozione 20.4509 Wicki «Condizioni eque nel traffico merci su strada».

<sup>53</sup> FF 2007 3997, pag. 4108

<sup>54</sup> 19.3771 | Introduzione di una tassa sui transiti alpini. Integrare la politica svizzera di trasferimento con uno strumento da attuare in tutto l'Arco alpino | Oggetto | Il Parlamento svizzero

urbane potrebbe inibire l'effetto incentivante, in quanto il traffico stradale in tali regioni assicura tra l'altro la consegna dell'ultimo miglio e un trasferimento del traffico alla rotaia è semplicemente impossibile. Allo stato attuale, tariffe più elevate nelle aree urbane non appaiono dunque opportune dal punto di vista politico.

Inoltre, per la redistribuzione dei proventi della TTPCP ai Cantoni, nel calcolo delle quote si terrà conto delle condizioni più sfavorevoli in cui versano le regioni di montagna e periferiche, in modo da rispecchiare già le peculiarità regionali.

## **1.5 Rapporto con il programma di legislatura e il piano finanziario, nonché con le strategie del Consiglio federale**

Il progetto non è annunciato nel messaggio del 29 gennaio 2020<sup>55</sup> sul programma di legislatura 2019–2023 né nel decreto federale del 21 settembre 2020<sup>56</sup> sul programma di legislatura 2015–2019. Il messaggio sul programma di legislatura 2023–2027 è stato adottato a gennaio 2024.

Il rapporto sul trasferimento del traffico 2021, che contiene i principali orientamenti per il presente progetto e con il quale il Consiglio federale ha incaricato il DATEC di presentare un progetto entro il 2023, non era ancora stato adottato alla data di redazione del messaggio sul programma di legislatura 2019–2023. Il progetto è presentato fin d'ora, data l'urgenza dal punto di vista della politica finanziaria, energetica e dei trasporti.

## **1.6 Interventi parlamentari**

Il progetto adempie in parte la mozione 19.4381 della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati (CTT-S), che chiede che il Consiglio federale proponga soluzioni affinché i veicoli commerciali con modi di propulsione che non utilizzano combustibili fossili possano beneficiare di una riduzione della TTPCP, eventualmente aumentando parallelamente la tassa per i veicoli commerciali particolarmente inquinanti. Il progetto fornisce una risposta alla mozione nella misura in cui gli sconti proposti per i veicoli elettrici consentono di pagare una tariffa più bassa per i veicoli la cui tecnologia di propulsione causa meno emissioni nell'esercizio.

Nella mozione CTT-S 19.4381 si chiede tuttavia che i veicoli ibridi (con funzione «plug-in») siano esentati dalla TTPCP per i chilometri percorsi con la propulsione elettrica. I veicoli ibridi senza funzione «plug-in» utilizzano la propulsione elettrica quasi esclusivamente come dispositivo d'avviamento e non per percorrere chilometri, mentre quelli con questa funzione, grazie alla possibilità di ricarica molto più semplice, si prestano meglio a circolare utilizzando la propulsione elettrica. Da

<sup>55</sup> FF 2020 1565

<sup>56</sup> FF 2020 7365

ricerche condotte dall'UFT è però emerso che nel 2023 in Svizzera non è stato immatricolato neppure un veicolo ibrido «plug-in», mentre i veicoli ibridi classici erano solo 18<sup>57</sup>. Poiché attuare una riduzione della TTPCP per tali veicoli richiederebbe inoltre importanti misure esecutive, il Consiglio federale vi rinuncia per ragioni di proporzionalità.

## **2 Diritto comparato, in particolare rapporto con il diritto europeo**

L'armonizzazione del diritto svizzero con quello dell'UE è importante al fine di garantire una politica coordinata in materia di trasporti che elimini gli ostacoli tecnici, renda più fluido il traffico merci transfrontaliero e assicuri l'accesso reciproco al rispettivo mercato per le imprese di trasporto su strada.

La direttiva Eurobollo disciplina le tariffe per il traffico merci nell'UE. La Svizzera non prevede di recepire completamente la direttiva, in quanto l'ulteriore sviluppo della TTPCP non comporta un sostanziale rinnovamento del collaudato sistema di tassazione. Tuttavia la Svizzera è vincolata all'ATT, che stabilisce le condizioni quadro specifiche per la TTPCP. Le disposizioni vigenti dell'Accordo, in particolare gli obiettivi ivi definiti, possono giustificare la prossima fase di sviluppo della TTPCP (integrazione dei veicoli con propulsione elettrica a partire dal 2031). Il presente modello non richiede alcun adeguamento dell'ATT, ma soltanto una decisione del Comitato misto.

### **2.1 Sviluppo della regolamentazione dei pedaggi nell'UE**

#### **2.1.1 Direttiva Eurobollo**

Nell'UE, l'utilizzo delle strade e il relativo prezzo sono regolamentati in maniera indipendente da ciascuno Stato membro. Gli Stati membri possono decidere liberamente se tassare o meno gli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci per l'uso di alcune infrastrutture sul loro territorio. Qualora optino per la tassazione, devono però attenersi ai principi stabiliti nella direttiva Eurobollo.

L'UE ha regolamentato la tassazione del traffico pesante tramite la direttiva Eurobollo, relativa all'imposizione di oneri sui veicoli per l'uso delle infrastrutture stradali. Finora gli Stati membri avevano la possibilità di introdurre diritti di utenza e/o pedaggi basati su diversi criteri, come per esempio la classe di emissioni dei veicoli o la durata di utilizzazione delle infrastrutture interessate.

Nel maggio 2017 la Commissione europea ha presentato una proposta legislativa di modifica della direttiva 1999/62/CE. Obiettivo della proposta era passare da un modello di tariffazione basato sul tempo (bolli) a uno basato sulla distanza, che rispecchiasse meglio il principio di causalità e utilizzo. A partire dal 2030, la direttiva Eurobollo eliminerà gradualmente i bolli finora esistenti per gli autoveicoli pesanti su

<sup>57</sup> [Bestand der Sachentransportfahrzeuge nach Kanton, Jahr der 1. Inverkehrsetzung, Fahrzeugart, Treibstoff, Leistung, Emissionsklasse nach EU, Partikelfilter und Jahr. PxWeb \(admin.ch\)](#)

tutta la rete transeuropea (TEN-T) e li sostituirà con oneri basati sulla distanza (pedaggi).

### **2.1.1.1 Vecchia direttiva Eurobollo**

Nella sua versione originaria, la direttiva Eurobollo stabiliva le aliquote minime di imposta per i veicoli pesanti con un peso totale massimo autorizzato a pieno carico non inferiore a 12 tonnellate. Disciplinava inoltre le modalità per la riscossione degli oneri per l'infrastruttura e la differenziazione degli oneri in funzione delle classi di emissione dei veicoli.

La direttiva prevedeva una differenziazione della tassazione in funzione dell'ora del giorno e lasciava ampia libertà agli Stati membri su come impostarla. Il risultato era una notevole difformità degli oneri per il traffico pesante all'interno dell'UE. Il principio di causalità valido per tutti gli utenti della strada non veniva rispettato e non tutti gli Stati membri applicavano una differenziazione degli oneri in base alle classi EURO. Senza contare che la differenziazione in base all'ora del giorno non consentiva una copertura efficiente dei costi.

### **2.1.1.2 Revisione della direttiva Eurobollo**

Nel 2017 la Commissione europea ha deciso di rielaborare la direttiva Eurobollo, che è stata approvata dal Parlamento europeo e dal Consiglio dell'UE il 24 febbraio 2022.

La nuova direttiva mira a rendere il traffico pesante più sostenibile mediante una tassazione differenziata sulla base delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Analogamente ad altri strumenti per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, i prezzi per l'utilizzo delle strade devono offrire incentivi per il rinnovo della flotta con veicoli più puliti. Le modifiche devono inoltre favorire l'armonizzazione del sistema degli oneri per l'utilizzo delle strade in tutta l'UE. A loro volta, i proventi generati devono contribuire al finanziamento di un'infrastruttura e un traffico sostenibili.

La direttiva Eurobollo fornisce oggi un quadro normativo dettagliato per la tassazione a carico di veicoli pesanti per l'utilizzo di determinate strade nell'UE. La direttiva fa parte della strategia dell'Unione dell'energia del 2015<sup>58</sup> e si basa sulla strategia della Commissione per una mobilità a basse emissioni del 2016<sup>59</sup>. Trova inoltre risonanza nel «Green Deal europeo» dell'UE del 2019 e nella strategia della Commissione per una mobilità sostenibile e intelligente del 2020<sup>60</sup>.

Elemento centrale della nuova direttiva è la classificazione dei veicoli pesanti in base alle emissioni di CO<sub>2</sub> che, oltre alla considerazione dei costi esterni e della distanza percorsa, sono determinanti per l'ammontare della tassa applicabile dagli Stati membri. Le modifiche della direttiva Eurobollo servono anche a eliminare le distorsioni della concorrenza tra le imprese di trasporto. Nella direttiva sono inoltre stabilite le aliquote minime delle tasse sugli autoveicoli per i mezzi pesanti, nonché

<sup>58</sup> [resource.html \(europa.eu\)](#)

<sup>59</sup> [Revision of the Eurovignette Directive \(europa.eu\)](#)

<sup>60</sup> Ibid.

prescrizioni dettagliate per la riscossione degli oneri per l'infrastruttura, tra cui anche la differenziazione in base all'impatto ambientale dei veicoli.

### **2.1.1.3 Orientamenti della direttiva Eurobollo riveduta**

Prima della modifica della direttiva Eurobollo, la differenziazione delle tariffe per l'infrastruttura era calcolata principalmente in funzione della durata di utilizzo dell'infrastruttura e della classe di emissioni EURO. Gli autoveicoli immatricolati nell'UE erano classificati in base alle loro emissioni di sostanze inquinanti. Quanto più la classe era elevata, tanto meno il veicolo era inquinante, con conseguenti vantaggi economici rispetto ai veicoli nelle classi inferiori. Per essere classificati in una determinata classe di sostanze inquinanti, gli autocarri dovevano rispettare i valori limite della norma EURO corrispondente. Tale provvedimento ha contribuito al rinnovo della flotta di veicoli.

Poiché grazie a tale rinnovo la flotta di veicoli commerciali diventa sempre più pulita, sviluppo questo in sé auspicato, nel medio periodo la differenziazione delle tariffe su tale base perderà la propria efficacia. Alla luce della crescita di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti, l'UE ha dunque ritenuto necessario introdurre nella TEN-T una differenziazione degli oneri per l'infrastruttura e per i diritti di utenza in base alla classe di emissioni di CO<sub>2</sub>. L'obiettivo della nuova direttiva consiste nel conseguire una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> mediante miglioramenti tecnici in tutto il traffico pesante su strada.

Conformemente alla direttiva, gli Stati membri assegnano ciascun tipo di veicolo a una delle cinque classi previste, sulla base delle emissioni di CO<sub>2</sub>, del peso e numero di assi e della data di prima immatricolazione. Questi tre parametri consentono di calcolare e confrontare il valore di riferimento, la curva delle emissioni e il valore di emissione specifico del veicolo. Gli Stati sono anche autorizzati ad applicare una riduzione degli oneri per gli autoveicoli pesanti a basse e a zero emissioni, al fine di premiarli. I veicoli pesanti elettrici e a idrogeno possono inoltre essere completamente esonerati dal pedaggio fino alla fine del 2025.

In aggiunta all'onere per l'infrastruttura, gli Stati membri dell'UE hanno la possibilità di introdurre un onere per i costi esterni che rispecchi i costi delle emissioni di CO<sub>2</sub>, nonché un onere connesso alla congestione del traffico per riflettere i costi effettivi che ciascun veicolo causa direttamente e indirettamente agli altri utenti della strada e alla società nel suo complesso. Un onere per i costi esterni dell'inquinamento atmosferico sarà introdotto per i veicoli pesanti dopo un periodo di quattro anni dall'introduzione dei pedaggi.

La tassazione dovrà avvenire tramite un sistema elettronico. Come in passato, gli Stati membri decidono essi stessi se introdurre o meno un onere. Avranno tempo fino al 25 marzo 2024 per recepire la nuova legislazione nel diritto nazionale e potranno scegliere se applicare le prescrizioni subito o entro marzo 2030. A partire dal 2030, salvo poche eccezioni, non potranno più riscuotere oneri forfettari per i diritti di utenza. Dal 2026 dovrà essere inoltre introdotto un onere basato sulle emissioni di CO<sub>2</sub> dei furgoni e dei minibus, ove tecnicamente fattibile.

### 2.1.1.4 Attuazione negli Stati membri

Poiché la direttiva Eurobollo è da poco in vigore, il numero dei Paesi che hanno dato inizio all'attuazione è ancora limitato. La mancanza di valori empirici rende difficile l'attuazione per gli Stati membri dell'UE. Colloqui con esperti di Austria e Germania hanno fornito informazioni sul modo in cui tali Stati intendono attuare la direttiva.

#### Germania

Sulla scorta della direttiva Eurobollo, la Germania ha incluso nel calcolo dei suoi pedaggi un onere basato sulle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli. Dal 1° dicembre 2023 è in vigore un sistema basato sulle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli a partire da 7,5 tonnellate e da luglio 2024 dovrà essere introdotto un pedaggio per quelli a partire da 3,5 tonnellate<sup>61</sup>. Il calcolo del pedaggio in Germania presenta due modifiche fondamentali. Oltre a un cambiamento nel peso del veicolo, di cui viene tenuto conto nel calcolo (massa massima tecnicamente ammissibile), il nuovo sistema di pedaggi comprende una nuova componente, vale a dire la classe di emissioni di CO<sub>2</sub>. Per determinare quest'ultima, si prendono in considerazione tra l'altro le emissioni di CO<sub>2</sub> in g/tkm e il sottogruppo del veicolo. Tali informazioni sono contenute nel COC del veicolo, un documento rilasciato dal costruttore. Ciascun veicolo viene assegnato a un gruppo o sottogruppo di veicoli sulla base della configurazione del telaio, della massa massima tecnicamente ammissibile, della configurazione degli assi, della potenza del motore e del tipo di cabina del conducente. Per ogni sottogruppo di veicoli sono stabiliti limiti per le emissioni di CO<sub>2</sub>, che vengono ridotti di anno in anno. La classificazione si basa sulla differenza tra le emissioni effettive di CO<sub>2</sub> del veicolo e il limite del suo sottogruppo.

Il supplemento CO<sub>2</sub> da prevedere sul pedaggio, finora basato sui costi d'infrastruttura e sui costi imputabili all'esposizione al rumore e all'inquinamento atmosferico, ammonta fino all'83 per cento a seconda della classe EURO e di peso<sup>62</sup>. Per la comunicazione del calcolo del pedaggio, la Germania ha messo a disposizione uno strumento di calcolo online con il quale i detentori di veicoli possono calcolare la classe fiscale del loro veicolo<sup>63</sup>. In Germania il pedaggio è riscosso separatamente in funzione del rumore, dell'inquinamento atmosferico, dei costi per l'infrastruttura e delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Inoltre, i veicoli a zero emissioni saranno esentati dalla tassa sul CO<sub>2</sub> fino alla fine del 2025.

#### Austria

In Austria l'imposta viene riscossa anche su autostrade e strade federali. L'introduzione del sistema basato sul CO<sub>2</sub> è pianificata per marzo 2024 e non è prevista alcuna esenzione dei veicoli elettrici. Come in Germania, anche le autorità austriache intendono mettere a disposizione un calcolatore online per consentire l'assegnazione dei veicoli alle classi fiscali corrispondenti. L'ammontare del pedaggio per autocarri dipenderà in futuro dalle emissioni di CO<sub>2</sub> del veicolo, che andranno ad aggiungersi come terza componente ai costi d'infrastruttura e ai costi per il carico

<sup>61</sup> [Für mehr Klimaschutz im Güterverkehr | Bundesregierung](#)

<sup>62</sup> [BMDV - Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung maurechtlicher Vorschriften \(bund.de\)](#)

<sup>63</sup> [Toll Collect | Déterminer la classe d'émissions de CO<sub>2</sub> \(toll-collect.de\)](#)

fonico e l'inquinamento atmosferico. L'incidenza delle emissioni di CO<sub>2</sub> sul pedaggio per autocarri sarà gradualmente aumentata nell'arco di tre anni. Nel 2024 il pedaggio aumenterà del 7,4 per cento circa per la maggior parte degli autocarri. A partire dal 2025 saranno introdotti anche adeguamenti all'inflazione, come indicato in una comunicazione del ministero federale competente<sup>64</sup>.

## **Paesi Bassi**

Nei Paesi Bassi, come anche in Lussemburgo, Danimarca e Svezia, gli autocarri oltre le 12 tonnellate devono pagare una tassa (Eurobollo) per poter circolare su strade e autostrade. L'ammontare dipende dalla norma EURO, dal numero di assi del veicolo e dalla durata di utilizzo del bollo (giornaliera, settimanale, mensile o annuale).

Il 22 marzo 2022 il Governo olandese ha approvato il progetto di legge per il pedaggio in funzione dei chilometri, la cui entrata in vigore è prevista entro il 1° gennaio 2027. Secondo la legge sul pedaggio per autocarri, i veicoli nazionali ed esteri a partire da un peso totale autorizzato di 3,5 tonnellate saranno soggetti a pagamento su tutte le autostrade olandesi, ma anche sulle strade regionali e locali, presumibilmente a partire dal 2026. In una fase iniziale tale onere sarà scaglionato in funzione della norma EURO. Un adeguamento delle aliquote alle emissioni di CO<sub>2</sub> non costituisce ancora argomento di discussione.

### **2.1.2 Rilevanza della direttiva Eurobollo per la Svizzera**

I valori cardine della tassa svizzera sul traffico pesante trovano il loro fondamento non nel diritto dell'UE, bensì direttamente nell'ATT. La Svizzera non è dunque tenuta a recepire la direttiva Eurobollo nel diritto nazionale. Nella decisione del 24 novembre 2021<sup>65</sup> sul rapporto sul trasferimento del traffico 2021, il Consiglio federale ha tuttavia incaricato il DATEC di presentare entro il 2023 un progetto per la ridefinizione del sistema della TTPCP che dovrà orientarsi alla direttiva Eurobollo riveduta e tenere conto delle emissioni di CO<sub>2</sub> ai fini del calcolo della tassa. Ciò nella consapevolezza che una tale ridefinizione richiederebbe la modifica di alcune disposizioni dell'ATT, come la definizione e il numero di categorie di tassa o l'eliminazione della differenza tra le categorie, che dovrebbe essere quanto più ampia possibile ma non superiore al 15 per cento della media ponderata delle tariffe.

In sede di Comitato misto Svizzera-UE sui trasporti terrestri, la delegazione svizzera ha fatto ripetutamente presente alla Commissione europea, da ultimo il 20 giugno 2023 e l'8 dicembre 2023, che per un primo ravvicinamento della TTPCP svizzera all'orientamento della direttiva Eurobollo riveduta è in corso una rielaborazione delle basi legali nazionali e in un secondo momento sarà eventualmente necessaria una modifica delle disposizioni pertinenti dell'ATT. Al momento non sussistono però le condizioni per possibili negoziati tra la Svizzera e l'UE in merito a una siffatta modifica, né è dato sapere quando sussisteranno.

<sup>64</sup> [LKW-Maut wird um Kosten für klimaschädliche CO<sub>2</sub>-Emissionen erweitert \(bmk.gv.at\)](https://www.bmk.gv.at)

<sup>65</sup> [Traffico merci transalpino: il Consiglio federale intende potenziare ulteriormente il trasferimento alla rotaia \(admin.ch\)](#)

## **2.2 Parere dell'UE sul progetto**

Conformemente all'articolo 52, paragrafo 2, ATT, la Commissione europea è informata regolarmente in merito al presente progetto, che viene discusso nell'ambito di scambi di opinioni tra esperti («Groupe juridique»)

Il 17 aprile 2023 si è tenuto un Groupe juridique Svizzera-UE, in occasione del quale la Svizzera ha presentato alla Commissione europea i punti essenziali dell'ulteriore sviluppo della TTPCP. La Commissione europea ha preso atto del progetto e ha accolto con favore la volontà della Svizzera di orientarsi alla direttiva Eurobollo. Ha rilevato che la Svizzera è tenuta a rispettare l'ATT secondo il diritto internazionale e ha raccomandato espressamente che provveda a garantire l'allineamento dei provvedimenti proposti nel progetto con il suddetto Accordo. La Commissione è consapevole che la direttiva Eurobollo non sarà recepita in modo integrale e che la Svizzera applica un proprio sistema di tassazione.

In sede di Comitato misto sui trasporti terrestri del 20 giugno 2023, l'UE ha comunicato alla Svizzera di non essere per il momento disposta a modificare l'ATT. In alternativa, l'integrazione dei veicoli elettrici e il declassamento degli EURO VI potrebbero avvenire tramite decisione del Comitato misto (al più tardi nel 2029). Si otterrebbe così anche un ravvicinamento alla direttiva Eurobollo vigente, secondo la quale anche i veicoli elettrici devono essere tassati (in base alla tratta, al peso e alle emissioni di CO<sub>2</sub>), e nel contempo si garantirebbe il rispetto delle prescrizioni degli articoli 38 e 40 ATT.

Nel secondo semestre del 2023 la configurazione concreta del progetto ha subito un'ulteriore evoluzione di cui la Svizzera ha dato conto alla Commissione europea in occasione del Comitato misto dell'8 dicembre 2023, prima dell'avvio della procedura di consultazione. I dettagli del progetto saranno discussi nell'ambito di un'ulteriore riunione a livello di esperti da svolgersi durante la procedura di consultazione.

### **2.2.1 Riscontro dell'UE sulle misure accompagnatorie**

In occasione della seduta del Comitato misto sui trasporti terrestri del 20 giugno 2023, la delegazione svizzera ha chiesto alla Commissione europea di formulare un parere scritto sulle misure accompagnatorie del progetto di revisione parziale della LTTP. Ciò in quanto il sistema di sconti e i contributi d'investimento potrebbero essere interpretati come aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 38, paragrafo 6, ATT.

Il 1° settembre 2023 la Commissione europea ha comunicato nel suo parere scritto che entrambe le misure accompagnatorie, così come attualmente concepite, non sono da considerarsi alla stregua di aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 38, paragrafo 6, ATT e risultano compatibili con il quadro giuridico vigente (v. n. 6.2). In tale contesto occorre tuttavia garantire, in particolare, che il sistema di sconti si applichi ai veicoli sia nazionali che esteri, che sia non discriminante, adeguato e trasparente (art. 38, par. 1, ATT) e che non ostacoli la libera circolazione (art. 38, par. 4, ATT). La Commissione europea ritiene inoltre che per la configurazione concreta degli sconti a livello di ordinanza debbano essere prese in considerazione le prescrizioni

comparabili in vigore nell'UE<sup>66</sup>. Si astiene dunque dal formulare una valutazione finale, in quanto la Svizzera non ha ancora determinato i livelli di sconto concreti.

Anche la misura relativa ai contributi d'investimento, di cui usufruirebbero solo i trasportatori svizzeri, è considerata accettabile dalla Commissione europea in quanto strumenti analoghi esistono anche negli Stati membri.

La Commissione sottolinea che nella combinazione delle due misure accompagnatorie, in cui i trasportatori svizzeri sono liberi di scegliere tra il sistema di sconti e i contributi d'investimento, non dovrebbero sussistere differenze sostanziali tra le due opzioni e comunque i contributi d'investimento non dovrebbero essere superiori agli sconti previsti.

### **2.3 Armonizzazione tra LTTP e ATT**

La LTTP regola la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni per le imprese di trasporto attive nel territorio doganale svizzero. L'ATT si applica a sua volta ai trasportatori nel traffico stradale transalpino transfrontaliero attraverso la Svizzera, nonché ai viaggi da e verso la Svizzera. Entrambe le basi devono essere tra loro compatibili.

Come illustrato al numero 1.2, il sistema della TTPCP dev'essere ulteriormente sviluppato in quanto la tassa è volta ad adempiere diversi mandati istituzionali. Un esteso sviluppo della TTPCP in linea con la direttiva Eurobollo presuppone però una modifica dell'ATT, le cui tempistiche non sono attualmente stimabili. Per poter compiere tuttavia passi avanti nella politica di trasferimento del traffico, con il presente progetto si persegue l'ulteriore sviluppo della tassa nei limiti dell'ATT attualmente vigente. Ciò significa che non è necessaria una modifica dell'Accordo (ossia il rilevamento formale dei veicoli elettrici al suo interno), ma una decisione del Comitato misto sui trasporti terrestri.

## **3 Punti essenziali del progetto**

### **3.1 La normativa proposta: inclusione dei veicoli elettrici**

Con le modifiche proposte nel presente progetto s'intende ridefinire il campo d'applicazione della TTPCP, sostanzialmente integrando i veicoli elettrici nel sistema di tassazione. I veicoli elettrici devono essere assoggettati alla TTPCP. Per la loro classificazione in una delle categorie di tassa esistenti si applicano le stesse regole previste dal diritto vigente. Non generando emissioni di inquinanti a livello locale, questi veicoli causano costi esterni inferiori rispetto a quelli alimentati con combustibili fossili. È dunque opportuno classificarli nella categoria di tassa più vantaggiosa. I veicoli EURO VI momentaneamente inquadrati in tale categoria saranno declassati inserendoli nella categoria 2, previa decisione del Comitato misto sui trasporti terrestri.

<sup>66</sup> Art. 7 octies bis della direttiva Eurobollo.

Il progetto comprende inoltre una serie di misure accompagnatorie della tariffazione, che riguardano in particolare la fase transitoria dopo l'integrazione dei veicoli elettrici nella TTPCP a partire dal 2031. Tali misure prevedono un sistema di sconti per i veicoli elettrici nazionali ed esteri per un periodo limitato di cinque anni e la possibilità, anch'essa limitata nel tempo, di contributi d'investimento per l'acquisto di nuovi veicoli elettrici svizzeri, finanziati con i proventi netti della TTPCP. Tale possibilità di sconti o contributi d'investimento viene presentata come variante.

È inoltre previsto un miglioramento diretto della certezza della pianificazione per i detentori di veicoli. Il Consiglio federale sarà chiamato a stabilire a cadenza regolare e con sette anni di anticipo in base a quali criteri di separazione i veicoli devono essere attribuiti alle diverse categorie di tassa.

L'ATT continuerà a costituire il quadro giuridico entro il quale viene disciplinata l'attuazione del sistema della TTPCP in Svizzera. Per il momento la LTTP e l'ATT devono essere considerati congiuntamente. La revisione della LTTP volta all'ulteriore sviluppo della TTPCP mira a introdurre nella legge nazionale rimandi ai trattati internazionali e migliorare così l'intelligibilità dell'attuazione della TTPCP.

Il progetto precisa le disposizioni vigenti dell'articolo 6 LTTP, che consentono appunto di differenziare i veicoli secondo criteri di riscossione in funzione del consumo e delle emissioni.

Per includere i veicoli elettrici nella TTPCP, occorre abrogare l'articolo 3 capoverso 1 lettera j OTTP nell'ambito delle disposizioni esecutive di una revisione parziale dell'OTTP.

### **3.1.1 Integrazione dei veicoli elettrici nella TTPCP**

Come illustrato nel capitolo 1, esistono numerosi motivi per assoggettare i veicoli elettrici all'obbligo di pagamento della TTPCP. Per la loro classificazione in una delle categorie di tassa esistenti si applicano le stesse regole previste dal diritto vigente. Non generando emissioni di inquinanti a livello locale, questi veicoli causano costi esterni inferiori rispetto a quelli alimentati a diesel. È dunque opportuno classificarli nella categoria di tassa più vantaggiosa. I veicoli EURO VI momentaneamente inquadrati in tale categoria saranno declassati inserendoli nella categoria 2, previa decisione del Comitato misto sui trasporti terrestri.

La categoria di tassa dei veicoli elettrici è caratterizzata dal fatto che i veicoli al suo interno non possono essere attribuiti direttamente a una norma EURO a causa della loro propulsione a zero emissioni. Tale categoria sarà pertanto denominata in modo semplificato come «non soggetta a una norma EURO». Non vi rientrano i veicoli alimentati con biogas, GNC o GNL, in quanto la logica della TTPCP si orienta al tipo di propulsione e non al tipo di carburante. Inoltre, questo tipo di veicoli produce emissioni di inquinanti a livello locale ed è dunque maggiormente assimilabile ai veicoli EURO VI.

#### **3.1.1.1 «Non soggetto a una norma EURO»**

L'articolo 40, paragrafo 2, ATT individua nelle norme EURO la base per le categorie tariffarie della TTPCP:

*«2. Le tariffe sono differenziate in base a 3 categorie di norme sulle emissioni (EURO) (...).»*

Con il presente progetto, tale disposizione viene interpretata nel senso che i veicoli pesanti che oggi non si inquadrano in nessuna norma EURO sulle emissioni saranno accorpatisi come nuovo gruppo di veicoli («non soggetto a una norma EURO») e integrati come tali nel sistema della TTPCP accanto alle norme EURO 0–VI. L'integrazione dei veicoli elettrici nella TTPCP presuppone una decisione del Comitato misto sui trasporti terrestri. La compatibilità dell'integrazione dei veicoli elettrici nella TTPCP con un'interpretazione più ampia del tenore dell'articolo 40, paragrafo 2, ATT è discussa al numero 6.2.

Con l'introduzione delle classi di veicoli «non soggetti a una norma EURO» nel sistema della TTPCP, questi ultimi saranno assegnati alla più vantaggiosa delle tre categorie tariffarie esistenti. Nel contempo, i veicoli EURO VI dovranno essere declassati da tale categoria a quella intermedia, attualmente inutilizzata. Sarà così mantenuto l'effetto della TTPCP come tassa ispirata al principio di causalità ai fini del miglioramento continuo verso un parco veicoli più rispettoso dell'ambiente.

### **3.1.1.2                   «Norma EURO VII»**

Nell'UE è prevista l'introduzione di una nuova norma EURO VII sulle emissioni che a tempo debito sarà integrata anche nel sistema della TTPCP. Il 25 settembre 2023 i ministri della Concorrenza del Consiglio dell'UE hanno convenuto che la nuova norma EURO VII non dovrà contemplare valori limite più restrittivi per le sostanze inquinanti, ma in compenso includerà anche le polveri fini (da abrasione degli pneumatici, freni; v. n. 1.2.1.3). Si rinuncia inoltre all'integrazione dei carburanti sintetici.

Se l'UE tradurrà in pratica la norma EURO VII, i veicoli conformi a tale norma potranno essere inseriti nel sistema della TTPCP. Il sistema attuale consente infatti l'inclusione di tali veicoli, che verranno classificati in una delle due categorie di tassa rimanenti in base alla norma EURO di appartenenza, previa decisione del Comitato misto sui trasporti terrestri.

### **3.1.2                   Garanzia della certezza della pianificazione per i detentori di veicoli**

In passato, il settore dei trasporti ha spesso e legittimamente avanzato la critica secondo cui le modifiche delle tariffe della TTPCP compromettono la certezza della pianificazione. Presupponendo una vita utile del veicolo di sette anni, nella maggior parte dei casi non era possibile prevedere la totalità dei futuri costi d'esercizio al momento dell'acquisto, considerato che il declassamento dei veicoli conformi a una norma EURO in una categoria di tassa più onerosa era annunciato con un anticipo compreso tra uno e tre anni (p. es. nell'ambito del rapporto sul trasferimento del traffico a pubblicazione biennale).

Finora le disposizioni a livello di ordinanza prevedevano che i veicoli messi in circolazione per la prima volta e assegnati alla categoria di tassa più conveniente non potessero essere declassati in una categoria di tassa più onerosa per almeno sette anni

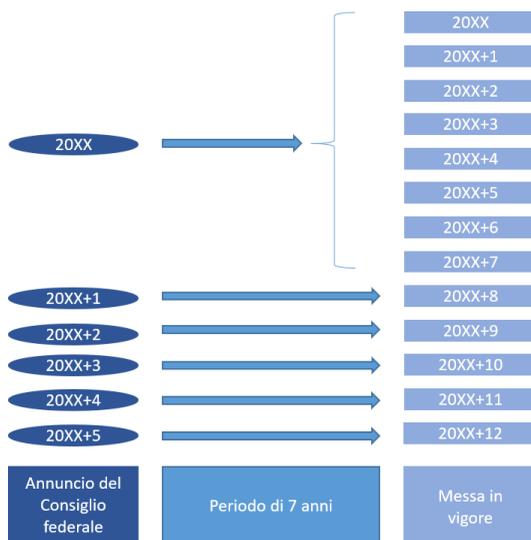
(art. 14 cpv. 3 OTTP). Il presente modello prevede un nuovo modo di procedere al fine di ottenere un effetto positivo sulla certezza della pianificazione e degli investimenti del settore.

La regolamentazione finora sancita a livello di ordinanza determina un livello insufficiente di certezza della pianificazione. Innanzitutto, limitandosi alle nuove immatricolazioni, favorisce sempre solo una parte del parco veicoli e non tutela in alcun modo i veicoli che si trovano già in una categoria di tassa più onerosa. In secondo luogo, è scarsamente conciliabile con il regime delle classi di emissioni di CO<sub>2</sub> previsto più a lungo termine. Il tenore della disposizione è concepito per una situazione in cui i nuovi veicoli immatricolati sono solitamente assegnati alla categoria di tassa più conveniente e beneficiano di una corrispondente tutela contro il declassamento. Con le classi di emissioni di CO<sub>2</sub> previste a lungo termine sono però ipotizzabili anche situazioni in cui un nuovo veicolo immatricolato non è assegnato alla categoria più conveniente, per esempio perché dispone di una propulsione convenzionale e presenta un bilancio delle emissioni di CO<sub>2</sub> decisamente peggiore rispetto ad altri veicoli del traffico pesante. In una tale situazione non è opportuno garantire al veicolo una permanenza di sette anni nella stessa categoria di tassa, in quanto in tal modo si limiterebbe sensibilmente l'effetto incentivante della TTPCP a favore di propulsioni a emissioni ridotte.

Il presente progetto interviene su questo fronte, stabilendo che il Consiglio federale dovrà comunicare regolarmente e con sette anni di anticipo quali modifiche dei criteri di assegnazione alle categorie di tassa i soggetti interessati dovranno attendersi. Ciò non significa che il Consiglio federale debba specificare ogni anno le modifiche per ognuno dei sette anni successivi, quanto piuttosto che dovrà annunciare con sette anni di anticipo se bisogna attendersi una modifica e comunicare se e quali modifiche intende apportare all'inquadramento dei veicoli nelle categorie di tassa per il settimo anno a venire (t+7). La pianificazione dei sei anni precedenti il settimo rimane invece invariata (da t+1 a t+6), avendo il Consiglio federale già effettuato man mano la classificazione per tale lasso di tempo. Si potrà così garantire in ogni momento la trasparenza su quale categoria di tassa è applicabile a quale tipologia di veicolo e in quale anno.

Questo modo di procedere è da intendersi nel senso che il Consiglio federale non pubblicherà un elenco di tutti i modelli di veicoli e delle rispettive categorie di assegnazione, bensì comunicherà i criteri per la definizione delle categorie di tassa, che saranno innanzitutto le norme EURO e in futuro anche le classi di emissioni di CO<sub>2</sub> o altri criteri per la differenziazione dei veicoli. Non sarà quindi regolamentata la classificazione dei veicoli, bensì la definizione delle categorie di tassa. Non si tratterà neppure di definire il meccanismo della classificazione, quanto piuttosto le norme EURO applicabili alla classificazione per sette anni (a più lungo termine potrà trattarsi anche di un valore soglia riferito ad altre emissioni o a un dato consumo). Inoltre, qualora la classificazione stabilita non risulti più giustificata a causa di sviluppi tecnologici di ampia portata, il Consiglio federale potrà modificare la classificazione, in casi eccezionali, prima della scadenza dei sette anni.

Figura 8: Rappresentazione della pianificazione annuale delle categorie di tassa per un periodo di sette anni



Fonte: UFT

Grazie alla nuova regolamentazione illustrata nel paragrafo precedente, i detentori di veicolo sapranno quali categorie di tassa devono attendersi nei sette anni successivi per i veicoli disponibili sul mercato e potranno adottare decisioni d'investimento con maggiore consapevolezza. La certezza della pianificazione sarà così garantita in ogni momento. Questa regolamentazione non verrà recepita nella legge. Il Consiglio federale comunicherà ogni modifica con un anticipo di sette anni mediante una modifica dell'ordinanza, ma non sarà tenuto a farlo ogni anno.

### 3.1.3 Armonizzazione dell'inclusione dei veicoli elettrici e del declassamento dei veicoli EURO VI

Il sistema della TTPCP con l'inclusione dei veicoli elettrici dovrebbe essere introdotto il più celermente possibile. Poiché l'obiettivo della tassa consiste nel coprire i costi esterni non coperti del traffico pesante, una considerazione in tempi rapidi di tutti i veicoli che generano costi esterni migliorerà in ogni caso la copertura di tali costi. Inoltre, come illustrato al numero 1.2, l'attuale sistema della TTPCP ha ormai raggiunto i suoi limiti e sta avendo luogo una tendenziale riduzione del contributo all'internalizzazione dei costi.

Il nuovo sistema proposto con il presente progetto (integrazione dei veicoli elettrici) potrebbe essere introdotto non prima del 2027 (in funzione dell'avanzamento della discussione parlamentare e dell'entrata in vigore della LTTP riveduta). La sua introduzione comporterà una riclassificazione per determinati veicoli nel 2027 e,

quindi, l'applicazione di un termine di modifica più breve rispetto a quello per i veicoli elettrici che sono attualmente esentati dalla tassa a tempo indeterminato. Le conseguenze dell'inclusione dei veicoli elettrici non saranno uguali per tutti i veicoli assoggettati alla TTPCP. I veicoli corrispondenti a norme EURO basse non subiranno alcun declassamento particolare. I veicoli conformi alle norme EURO da I a V resteranno nella categoria più onerosa e, come accade già oggi, continueranno a pagare circa 3,10 centesimi per tonnellata e chilometro. Per i veicoli EURO VI esistenti e di nuova immatricolazione l'effetto sarà invece maggiore. Da diversi anni sono inquadrati nella categoria più conveniente e verranno quindi a trovarsi in una categoria più onerosa, in quanto la prima sarà utilizzata per i veicoli elettrici.

Per concedere il tempo per l'adeguamento di tutti i veicoli, l'entrata in vigore del progetto dovrà avvenire in un momento tale da consentire alle imprese di adattare le decisioni d'investimento per i veicoli elettrici, ma anche per gli EURO VI. Inoltre, l'inclusione dei veicoli elettrici nel sistema della TTPCP ridurrebbe gli incentivi per gli investimenti in veicoli a zero emissioni. Per promuovere il passaggio a una flotta a zero emissioni, il Consiglio federale propone di integrare i veicoli elettrici nella TTPCP a partire dal 2031, in combinazione con misure accompagnatorie che agevolino e sostengano ulteriormente tale passaggio.

### **3.1.4 Misure accompagnatorie della tariffazione dopo l'integrazione dei veicoli elettrici**

L'assoggettamento dei veicoli elettrici all'obbligo di pagamento della TTPCP è previsto per il 1° gennaio 2031. Sebbene sia ancora molto difficile stimare quale sarà, per allora, la quota dei veicoli elettrici rispetto alla flotta complessiva del traffico pesante (spiegazioni più dettagliate al riguardo si trovano nel n. 1.1.3.5), è lecito ritenere che si tratterà già di una quota sostanziale.

Per gli anni immediatamente successivi alla loro inclusione, il progetto prevede misure volte ad accelerarne e promuoverne ulteriormente la diffusione. Queste misure accompagnatorie riguardano i veicoli del traffico merci, ma non quelli del traffico viaggiatori. Una simile soluzione garantisce una fase transitoria tra l'esenzione e la tassazione completa dei veicoli elettrici. In mancanza di una tale fase transitoria, la promozione dei veicoli elettrici che si intende ottenere con l'esenzione dalla tassa potrebbe risultare compromessa. L'introduzione e l'effettiva attuazione di tali provvedimenti dipendono dunque direttamente, tra le altre cose, da quanto i veicoli del traffico pesante con propulsione elettrica saranno diffusi in quel momento.

Vengono proposte due varianti per promuovere il passaggio a una flotta del traffico merci elettrica e rispettosa dell'ambiente. L'importante è che queste misure di promozione non comportino una discriminazione dei veicoli immatricolati all'estero rispetto a quelli immatricolati in Svizzera (art. 1, par. 3, art. 32, art. 38, par. 1, e art. 52 ATT). Entrambe le varianti sono poste in consultazione e, a seconda del risultato, il Consiglio federale deciderà quale variante proporre nel suo messaggio. La prima variante consiste in un sistema di sconti a disposizione di tutti i veicoli elettrici nazionali ed esteri. Nel presente progetto, il sistema di sconti rappresenta la variante preferita dal Consiglio federale. La seconda variante consiste nella combinazione di un sistema di sconti e di un contributo d'investimento per l'acquisizione di un veicolo elettrico. I detentori di veicoli svizzeri possono scegliere tra gli sconti e il contributo

d'investimento, mentre i detentori di veicoli esteri possono beneficiare solo del sistema di sconti. La seconda variante va considerata come alternativa nel caso in cui i sistemi di sconti non siano in grado di promuovere in misura sufficiente il passaggio a una flotta elettrica e manchino gli investimenti corrispondenti. Tale variante dovrebbe fungere da catalizzatore al fine di promuovere il passaggio a una flotta composta da veicoli elettrici. Il meccanismo con cui viene rafforzato l'effetto incentivante per gli investimenti in veicoli elettrici è presentato al numero 3.1.4.2.

### **3.1.4.1 Variante 1: sistema di sconti per propulsioni a zero emissioni fossili**

Per promuovere il passaggio a una flotta del traffico pesante elettrica e rispettosa dell'ambiente, il Consiglio federale può introdurre in via provvisoria un sistema di sconti per questi modi di propulsione (veicoli elettrici). Tale sistema riguarda solo i veicoli immatricolati in Svizzera e all'estero che erano esonerati dalla TTPCP prima dell'entrata in vigore delle nuove disposizioni e che con queste ultime saranno soggetti a tassazione. Si tratta di un provvedimento che mira innanzitutto ad accelerare lo sviluppo di una flotta più ecologica. In secondo luogo l'investimento in veicoli che non producono emissioni contribuisce a ridurre i costi esterni delle emissioni di CO<sub>2</sub>, sostenendo in tal modo l'obiettivo costituzionale della TTPCP.

Con il sistema di sconti, i veicoli elettrici finora esonerati dalla TTPCP otterranno uno sconto percentuale sulla tariffa della categoria di tassa cui sono assegnati. Tali sconti sono limitati a cinque anni. Su questo periodo di cinque anni è prevista una riduzione graduale dello sconto, che ammonterà per esempio a non oltre il 25 per cento nel primo anno, a non oltre il 20 per cento nel secondo anno ecc. e il cui calcolo esatto dipenderà direttamente da quanto saranno diffusi i veicoli elettrici in quel momento (v. n. 1.1.3.5). Se al momento dell'inclusione dei veicoli elettrici nella TTPCP il mercato avrà già ampiamente attuato il passaggio a tali veicoli, gli sconti non saranno più giustificati. Se la flotta sarà già formata in larga misura da veicoli senza vettori energetici fossili, non verrà dunque concesso alcuno sconto.

La limitazione temporale del sistema di sconti è necessaria in quanto altrimenti sussisterebbe il rischio che il traffico merci su rotaia diventi più oneroso di quello su strada. In tal caso, l'obiettivo di trasferimento del traffico sancito nella Cost. potrebbe essere messo a repentaglio. Inoltre, il sistema di sconti non deve dare luogo a distorsioni di mercato. Se da un lato è vero che i costi d'investimento per i veicoli elettrici sono superiori a quelli per i veicoli con motore a combustione, dall'altro tali investimenti diventeranno sempre più convenienti man mano che aumenterà la diffusione di tali veicoli.

Ad oggi l'esatta implementazione del sistema non è dunque ancora definita e dev'essere precisata a livello di ordinanza.

### **Strumento per perseguire una riduzione dei costi esterni e una migliore copertura degli stessi**

Questo sistema di sconti è giustificato dal fatto che, accanto alla diffusione dei veicoli elettrici, la TTPCP ha come obiettivo prioritario l'internalizzazione dei costi esterni del traffico pesante. Il sistema di sconti rappresenta una sorta di anticipazione

temporale della futura riduzione dei costi esterni. In un primo momento gli sconti faranno sì che i proventi della TTPCP non raggiungano i livelli che potrebbero essere conseguiti dopo la fine dell'esenzione dei veicoli elettrici, traducendosi in tal modo in minori introiti per la Confederazione e i Cantoni. In una seconda fase, però, si dovrebbe osservare una riduzione dei costi esterni del traffico pesante. Poiché il sistema di sconti rappresenta un incentivo per l'impiego di veicoli elettrici nel traffico pesante, si registrerà una più rapida diffusione dei veicoli elettrici a zero emissioni. Diminuiranno così i costi esterni causati dalle emissioni di CO<sub>2</sub>, con ripercussioni positive sulla collettività in termini di maggiore benessere sociale. In altre parole, accettare oggi proventi inferiori significa ridurre in futuro i costi esterni. Naturalmente l'esenzione dei veicoli elettrici, che durerà ancora fino al 2031, produce a questo proposito tutt'ora un effetto ben maggiore. Come già ampiamente illustrato, tali veicoli non resteranno però esclusi dalla TTPCP ancora a lungo, ed è per questo che si rende necessaria una fase transitoria come quella introdotta con il sistema di sconti qui descritto, grazie alla quale si eviterà che la promozione dei veicoli elettrici possa risultare compromessa.

Le stime iniziali delle ripercussioni di una flotta del traffico pesante a zero emissioni indicano che i costi esterni legati al clima potrebbero essere ridotti sostituendo l'attuale flotta diesel con veicoli a zero emissioni. Con una tale sostituzione, le emissioni dirette sarebbero per definizione azzerate. Per quanto riguarda le emissioni indirette si dovrà invece tenere conto del tipo di veicolo. I veicoli elettrici causano leggermente meno emissioni indirette dei veicoli diesel per il rifornimento di energia (in g CO<sub>2</sub> eq.), ma necessitano di maggiore energia per la produzione e lo smaltimento del veicolo, in particolare della batteria. I veicoli con celle a idrogeno consumano più energia per la produzione e lo smaltimento rispetto a un veicolo diesel, ma meno rispetto a un veicolo elettrico. Per il rifornimento di energia generano però, in media, una quantità di emissioni di CO<sub>2</sub> tre volte superiore rispetto ai veicoli elettrici. La sostituzione della flotta con veicoli a zero emissioni dipende pertanto dai tipi di veicoli, dal loro peso e dalla distanza percorsa. Stando a una prima stima approssimativa risulta che i costi esterni legati al clima per le emissioni dirette e indirette possono essere ridotti, in media, nella misura di 70–180 milioni di franchi, corrispondenti a una riduzione del 10 per cento circa nei costi esterni complessivi a confronto con l'anno di base 2019.

Tali stime dipendono inoltre in larga misura dalla diffusione dei veicoli a zero emissioni e dal loro sviluppo nei prossimi anni (v. n. 1.1.3.5). La decarbonizzazione del traffico merci su strada avverrà mediante l'elettrificazione della flotta e la diffusione di veicoli alternativi a zero emissioni. Allo stato attuale risulta ancora relativamente complesso valutare le ripercussioni sulla riduzione dei costi esterni.

A seguito della persistente esenzione dei veicoli elettrici, i proventi della TTPCP dovrebbero diminuire continuamente. Secondo stime iniziali, con l'inclusione dei veicoli elettrici i proventi della tassa saliranno a un livello pari o leggermente superiore a quello del 2022. Il sistema di sconti causerebbe a sua volta una riduzione degli introiti, con costi di uno sconto medio del 15 per cento che secondo le stime dell'UFT ammonterebbero a diverse centinaia di milioni di franchi nel periodo dal 2031 al 2035.

### **3.1.4.2 Variante 2: sistema di sconti e contributi d'investimento per l'acquisizione di veicoli elettrici**

Come alternativa al sistema di sconti sopra descritto e per accelerare ulteriormente il passaggio a una flotta elettrica, il Consiglio federale può sostenere l'investimento in veicoli elettrici. La possibilità di concedere contributi d'investimento è limitata a cinque anni, come accade già con il sistema di sconti, e riguarda esclusivamente le imprese di trasporto svizzere. La questione della discriminazione delle imprese estere è affrontata al numero 6.2. I contributi saranno corrisposti come importi forfettari a tantum al detentore del veicolo, *in alternativa al sistema di sconti*. I contributi d'investimento devono configurarsi in modo da non superare il controvalore della tariffa media ridotta mediante il sistema di sconti. Per tale motivo, anche i contributi d'investimento diminuiscono nel tempo e si orientano direttamente al sistema di sconti. Il loro ammontare sarà determinato direttamente dall'entità dei risparmi che possono essere realizzati con il sistema di sconti e con una prestazione di trasporto media. Inoltre i detentori dei veicoli, dopo aver fornito la prestazione di trasporto media prestabilita, dovranno avere di nuovo accesso al sistema di sconti per le tonnellate-chilometri effettuate in seguito. Si eviterà così una disparità di trattamento tra le due possibilità di scelta.

Nel prossimo futuro i costi d'investimento per i veicoli elettrici saranno nettamente più elevati rispetto a quelli per i veicoli convenzionali. Alcune imprese non dispongono della liquidità necessaria per investire in veicoli elettrici e pertanto non potranno approfittare degli sconti. Con la possibilità proposta di erogare contributi d'investimento, i detentori di veicoli, al momento dell'acquisizione di un nuovo veicolo elettrico, saranno tenuti a decidere se intendono ricevere il contributo d'investimento forfettario a tantum della Confederazione per il veicolo specifico o se preferiscono beneficiare della tariffa ridotta per tutta la durata limitata del sistema di sconti.

La proposta formulata con il presente progetto introduce solo la possibilità per il Consiglio federale di promuovere gli investimenti. Poiché tale possibilità è concepita come mera integrazione del sistema di sconti, tenuto conto dei risultati della procedura di consultazione il Consiglio federale deciderà se intende infine proporre questa alternativa al Parlamento nel contesto del messaggio. A tal fine considererà anche se l'UE o gli Stati membri si avvalgono di simili contributi di incentivazione per promuovere l'impiego di veicoli elettrici.

#### **Delega al Consiglio federale: finanziamento e calcolo dei contributi**

Al Consiglio federale è attribuita la competenza, entro i limiti previsti dalla legge, di stabilire concretamente l'ammontare dei contributi forfettari e di definire i requisiti per la loro corresponsione. Il finanziamento dei contributi avviene mediante crediti d'impegno pluriennali, approvati dall'Assemblea federale. Tale finanziamento, e quindi l'erogazione stessa dei contributi d'investimento, dipende dalle disposizioni in quel momento vigenti in materia di utilizzo della quota dei proventi della TTPCP di spettanza della Confederazione (art. 19 cpv. 2 e 2<sup>bis</sup> LTTP). Il messaggio del

Consiglio federale del 15 settembre 2023<sup>67</sup> concernente la modifica della legge federale sulle Ferrovie federali svizzere (Finanziamento duraturo delle FFS) prevede che nel FIF sia costituita una riserva adeguata di 300 milioni di franchi prima che la Confederazione possa impiegare i mezzi della sua quota non necessari per il Fondo per compensare i costi scoperti correlati al traffico stradale da essa sostenuti. Qualora nell'ambito dell'articolo 19 capoversi 2 e 2<sup>bis</sup> LTTP non siano disponibili risorse per i contributi d'investimento, questi non saranno erogati e non verranno quindi finanziati da nessun'altra fonte.

L'esatto ammontare dei contributi d'investimento dipende direttamente dal regime finanziario del sistema di sconti e si riduce pertanto di anno in anno. Un contributo d'investimento nel 2031 sarà superiore a quello erogato nel 2034. Secondo le stime del Consiglio federale, i costi di uno sconto medio del 15 per cento nel periodo dal 2031 al 2035 ammonterebbero a diverse centinaia di milioni di franchi. Poiché l'ammontare dei contributi d'investimento è calcolato in modo che, a fronte di una prestazione di trasporto annua media a tariffa ridotta e fino alla fine del sistema di sconti a tempo determinato, il singolo detentore realizzi per ciascun veicolo risparmi equivalenti ai contributi d'investimento una tantum che potrebbe percepire, si può ritenere che i costi per la Confederazione saranno indicativamente gli stessi, a prescindere dal fatto che con il presente progetto venga introdotto solo il sistema di sconti o venga prevista anche la possibilità di contributi d'investimento. Costi aggiuntivi modesti a carico della Confederazione potrebbero derivare dal fatto che le imprese di trasporto più piccole potrebbero permettersi l'acquisto di un veicolo elettrico solo con l'aiuto dei contributi d'investimento e sino ad allora, a causa della mancanza di liquidità, non acquisteranno alcun veicolo elettrico che consenta loro di beneficiare del sistema di sconti. L'obiettivo di ridurre i costi esterni del traffico pesante sarebbe tuttavia soddisfatto in misura maggiore rispetto a uno scenario senza contributi d'investimento.

Nel caso dei veicoli in leasing, il detentore non è l'acquirente e non effettua quindi alcun investimento. Tali veicoli potranno dunque beneficiare solo del sistema di sconti, ma non dei contributi d'investimento.

Nel caso in cui il Consiglio federale dovesse proporre al Parlamento la creazione di una base legale per i contributi d'investimento nel contesto del messaggio, rinuncerà a richiedere già allora i crediti corrispondenti. L'ammontare dei contributi d'investimento dipende in misura determinante dal modo in cui, fino all'inclusione dei veicoli elettrici nella TTPCP, i loro costi d'investimento e d'esercizio si differenzieranno da quelli per i veicoli convenzionali e da quanto i veicoli elettrici saranno diffusi in quel momento. Il Consiglio federale inserirà per tempo i contributi d'investimento nella pianificazione finanziaria in modo da mettere a disposizione i mezzi necessari, tenuto conto delle disposizioni vigenti in materia di utilizzo della quota dei proventi della TTPCP di spettanza della Confederazione.

A seconda della data d'introduzione, occorre considerare che potrebbero esistere altri progetti di finanziamento per i veicoli elettrici. In tal caso, questi dovrebbero essere coordinati tra loro. Ad oggi esistono per esempio un programma di compensazione

<sup>67</sup> FF 2023 2204

AEnEC per i veicoli pesanti elettrici<sup>68</sup>, nonché contributi d'investimento concessi dalla Fondazione Klik per l'acquisto e l'esercizio di veicoli del traffico pesante alimentati a idrogeno<sup>69</sup>. Idealmente, i contributi d'investimento previsti sostituiranno queste misure di promozione, onde evitare un doppio promovimento o strumenti di promozione concorrenti. Programmi di promozione che incentivano il passaggio a una flotta a zero emissioni mediante investimenti in veicoli rispettosi dell'ambiente esistono anche negli Stati membri dell'UE (v. n. 5.3.1).

### **Strumento per perseguire una riduzione dei costi esterni e una migliore copertura degli stessi**

I contributi a tempo determinato per gli investimenti in veicoli elettrici mirano ad accelerarne la diffusione in modo da ridurre nel medio periodo i costi esterni generati dalle emissioni di CO<sub>2</sub> del traffico pesante. In tal modo, il traffico pesante elettrico sarà sgravato di una parte dei costi esterni da esso causati (con una conseguente riduzione dei costi esterni derivanti dalle emissioni di CO<sub>2</sub>). In compenso sarà creato un incentivo finanziario, per chi li causa, a ridurre i costi esterni basati sul CO<sub>2</sub> e quindi, in particolare dopo la scadenza dei contributi d'investimento, la quota dei costi non coperti.

Poiché i contributi d'investimento saranno allineati al sistema di sconti, anche il loro ammontare dipenderà dalla diffusione dei veicoli elettrici. Se al momento dell'inclusione dei veicoli elettrici nella TTPCP il mercato dovesse essere maturo, i contributi d'investimento perderanno la loro ragion d'essere esattamente come il sistema di sconti. Se da un lato è vero che al momento i costi d'investimento per i veicoli elettrici sono superiori a quelli per i veicoli con motore a combustione, dall'altro tali investimenti diventeranno sempre più convenienti man mano che aumenterà la loro diffusione.

### **Restituzione dei contributi d'investimento**

Con l'eventuale concessione di contributi d'investimento sotto forma di importi a fondo perso, s'intende garantire al tempo stesso che le prestazioni per le quali viene corrisposto il contributo siano anche effettivamente fornite. I contributi d'investimento non devono consentire di conseguire guadagni attraverso l'acquisto agevolato di un veicolo elettrico e la sua successiva rivendita. Per tale motivo potrà essere richiesta la restituzione dei contributi concessi se i veicoli cofinanziati dalla Confederazione saranno rivenduti prima della scadenza del periodo di validità della legge federale a tempo determinato concernente l'integrazione dei veicoli elettrici nel sistema della tassa sul traffico pesante o se non avranno raggiunto il chilometraggio per il quale è stato erogato il contributo. La restituzione sarà richiesta sulla base di una condizione imposta al momento della concessione del contributo d'investimento, vale a dire il raggiungimento di un chilometraggio basato sulla prestazione di trasporto media fornita e stabilito dal Consiglio federale. Tale condizione si riferisce alla fine delle misure accompagnatorie nel 2035, il che significa che la prestazione di trasporto prestabilita (e l'ammontare dei contributi d'investimento) sarà di gran lunga superiore

<sup>68</sup> [Piattaforma trasporti – Fondazione per la protezione del clima e la compensazione di CO<sub>2</sub> \(klik.ch\)](#)

<sup>69</sup> [La Fondazione KliK sostiene la mobilità a idrogeno](#)

nel 2031 rispetto al 2034. La richiesta di restituzione sarà calcolata proporzionalmente alla quota della prestazione di trasporto fornita al momento della rivendita rispetto al valore predeterminato. Il detentore del veicolo dovrà inoltre comunicare tempestivamente la rivendita alla Confederazione. Le violazioni di quest'obbligo di notifica saranno punite con una multa.

Lo stesso approccio proporzionale sarà adottato se la condizione della prestazione di trasporto non sarà soddisfatta alla scadenza delle misure accompagnatorie, presumibilmente nel 2035.

### **3.1.5 Grado di copertura dei costi**

Le nuove regolamentazioni qui proposte servono a perfezionare e potenziare l'internalizzazione dei costi esterni del traffico pesante. Come illustrato ai numeri 1.1.4.2 e 1.2.2, sussiste però anche una necessità d'intervento per quanto riguarda le basi e le responsabilità per la determinazione del grado di internalizzazione dei costi esterni attraverso la TTPCP.

Si stabilisce che la responsabilità per la determinazione della copertura dei costi spetta al Consiglio federale, il quale può designare l'unità dell'Amministrazione federale competente a tal fine. Tale compito sarà probabilmente affidato al DATEC. L'ARE assolve già oggi questa mansione, pubblicando annualmente un calcolo dei costi e benefici esterni del traffico in Svizzera<sup>70</sup> e una scheda informativa sulla copertura dei costi del traffico pesante. A tal fine applica il metodo di calcolo della copertura dei costi definito nella sentenza del Tribunale federale dell'8 agosto 2013<sup>71</sup>. La nuova regolamentazione proposta è dunque da intendersi come statuizione legale della giurisprudenza vigente. Una chiara definizione delle competenze per la determinazione della copertura dei costi è inoltre funzionale alla finalità della TTPCP nella misura in cui esclude qualunque dubbio su come debba svolgersi tale processo.

Lo scopo della TTPCP è e rimane quello di avvicinarsi il più possibile a una copertura dei costi, in quanto solo così il mandato sancito dall'articolo 85 Cost. è specificato dall'articolo 7 LTTP potrà dirsi adempiuto. Nella legge dovrà dunque essere inserita anche una disposizione che incarichi il Consiglio federale di verificare regolarmente se l'attuazione della disposizione di legge per la determinazione della tariffa garantisca la copertura dei costi esterni. Analogamente, l'articolo 7 capoverso 1 LTTP dovrà essere integrato con una frase che espliciti l'obiettivo della copertura completa dei costi. Nel contempo, con la nuova formulazione sarà però anche chiarito che la copertura completa dei costi è impedita da determinati fattori, come le disposizioni dell'ATT sul regime della tassa, o anche fattori riguardanti il rilevamento e il calcolo dei costi esterni.

### **3.1.6 Criteri di riscossione in funzione delle emissioni o del consumo**

Il progetto prevede di specificare a livello di legge il concetto di criteri di riscossione in funzione delle emissioni o del consumo già oggi esistente nella LTTP. Con esso, il

<sup>70</sup> Cfr. Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz - Strassen-, Schienen, Luft- und Schiffsverkehr 2019. Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, 2022.

<sup>71</sup> 2C\_11162/2012.

Consiglio federale precisa una disposizione della LTTP che in futuro consentirà di differenziare i veicoli non più solo in base alla norma EURO di appartenenza, ma anche in funzione delle loro emissioni di gas serra e della loro efficienza energetica.

Secondo le disposizioni oggi vigenti dell'ATT, i veicoli possono essere differenziati solo in base alle norme EURO. Nell'ottica di un ulteriore sviluppo e dell'ulteriore adempimento dei suoi obblighi costituzionali, la TTPCP dovrebbe poter differenziare anche in funzione delle emissioni o del consumo (v. n. 1.1.4). Alla luce degli sviluppi nella composizione del parco veicoli, presentati al numero 1.1.3.3, in un prossimo futuro le norme EURO non saranno più il criterio di differenziazione ideale per le categorie di tassa della TTPCP. Poiché una differenziazione in funzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> perde la propria efficacia con l'aumentare del numero di veicoli a zero emissioni fossili, si dovrà prendere in considerazione anche il criterio dell'efficienza energetica delle propulsioni, eventualmente tenendo conto della modalità di rifornimento dell'energia motrice.

Grazie alla considerazione di questi due nuovi criteri e alla conseguente possibilità di differenziare i veicoli in modo più preciso nelle categorie di tassa in base ai costi esterni da essi causati, l'effetto di trasferimento del traffico sopra descritto, ottenuto con la TTPCP, viene consolidato e ulteriormente incentivato. È questo un obiettivo costituzionale secondo l'articolo 84 capoverso 2 Cost. Inoltre, l'articolo 85 Cost. sancisce il mandato costituzionale di internalizzare i costi esterni non coperti, inducendo a porre al centro della discussione il principio di causalità di cui all'articolo 74 capoverso 2 Cost., in base al quale i costi che non sono coperti da altre prestazioni o tasse e che sono sostenuti dalla collettività sono a carico di chi li ha causati.

Sono queste senz'altro riflessioni da tener presente per le modifiche della LTTP, ma non è prevista una loro attuazione diretta insieme alle disposizioni esecutive relative al presente progetto, in quanto al momento non sussiste alcuna necessità in tal senso e un intervento al riguardo non appare opportuno alla luce delle disposizioni dell'ATT. Le corrispondenti modifiche della LTTP (art. 6 e 8) dovranno piuttosto costituire la base per poter sviluppare ulteriormente il sistema in un secondo momento.

### **3.1.7 Conversione del rimborso forfettario della TTPCP nel traffico combinato in un contributo generale al trasbordo e carico/scarico**

Con il messaggio<sup>72</sup> sulla legge sul trasporto di merci il Consiglio federale propone l'abrogazione dell'articolo 4 capoverso 3 LTTP, in virtù del quale i tragitti effettuati in traffico combinato non accompagnato hanno dato finora diritto a una restituzione forfettaria. Nella revisione totale della legge sul trasporto di merci è invece prevista la creazione delle basi legali per un contributo al trasbordo e carico/scarico. A beneficiare di tale contributo, sotto forma di bonus, saranno i trasporti che utilizzano la ferrovia nell'ambito della catena di trasporto. Il bonus sarà valido per le operazioni di carico nel luogo di partenza e di scarico nel luogo di destinazione, nonché per il trasbordo dalla strada alla rotaia o dalla rotaia al battello per il trasporto di merci, indipendentemente dal fatto che le merci siano trasportate nel traffico combinato o in

<sup>72</sup> [Migliori condizioni quadro per il traffico merci del futuro \(admin.ch\)](#)

altro modo. I viaggi a monte e a valle del traffico combinato saranno quindi soggetti alla TTPCP, ma grazie alla corresponsione del contributo per il trasbordo e il carico/scarico i trasporti combinati non subiranno alcun rincaro rispetto a oggi; piuttosto, verranno meno le condizioni preferenziali per le catene di trasporto in tale forma di traffico. I mezzi finanziari resi disponibili dai maggiori proventi della TTPCP saranno impiegati per il contributo per il trasbordo e il carico/scarico.

### **3.2 Adeguamenti della tassa forfettaria sul traffico pesante (TFTP)**

Con la crescente diffusione di tipologie di veicoli elettrici che per via delle loro caratteristiche non sono soggetti alla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni ma alla tassa forfettaria, il Consiglio federale sta valutando possibili soluzioni per tenere conto del fatto che tali veicoli generano meno costi esterni. Si tratta dei veicoli soggetti alla TFTP elencati in modo esaustivo all'articolo 4 OTTP, tra cui in particolare autobus e autosnodati. Il Consiglio federale propone di introdurre una TFTP per i veicoli elettrici (E-TFTP) mediante l'introduzione di nuove categorie di tassa secondo l'articolo 4 capoverso 1 OTTP, ma con un'aliquota più bassa per l'equivalente elettrico di una tipologia di veicolo. Non è dunque necessario modificare la LTTTP. L'articolo 9 di tale legge non si oppone a una tassa forfettaria per i veicoli elettrici anche se questi possono essere tassati, in linea di principio, in modo commisurato alle prestazioni. L'attuale articolo 9 LTTTP prevede già adesso una delega al Consiglio federale per quanto riguarda la disciplina dei dettagli e il calcolo della tassa forfettaria. La concretizzazione avverrà quindi nell'ambito della modifica delle disposizioni esecutive.

### **3.3 Conferma delle regolamentazioni esistenti**

La presente sezione approfondisce le singole componenti della TTPCP esistente che secondo il parere del Consiglio federale sono tuttora utili al funzionamento della tassa e restano pertanto invariate nel presente progetto.

#### **3.3.1 Calcolo in base al peso totale massimo autorizzato**

Il calcolo della tassa si basa sin dalla sua introduzione sul peso totale del veicolo. Il peso totale massimo autorizzato è un valore definito nella licenza di circolazione e corrisponde al peso a vuoto del veicolo più il carico massimo autorizzato. Per il calcolo della tassa non è mai stato rilevante il peso effettivo, ossia il livello di carico effettivo. In tal modo lo stesso veicolo, vuoto o carico che sia, è sì sempre soggetto alla medesima tassazione, ma si crea tra l'altro un incentivo a compiere il minor numero possibile di viaggi e a caricare il più possibile i veicoli. D'altro canto sarebbe estremamente impegnativo a livello tecnico e oneroso sotto il profilo finanziario misurare il peso effettivo di un veicolo con una frequenza adeguata a ottenere una base di dati sufficientemente attendibile per il calcolo della tassa. Il peso totale massimo autorizzato deve dunque essere mantenuto come base di calcolo.

### **3.3.2 Impiego della tassa**

L'impiego della TTPCP è disciplinato dagli articoli 19 e 19a LTTP. La prassi consolidata consiste nel destinare massimo 2/3 dei proventi netti alla Confederazione e 1/3 ai Cantoni. Otto anni dopo l'introduzione della TTPCP, l'ARE ha effettuato un'indagine sull'impiego della quota di proventi spettante ai Cantoni<sup>73</sup>, dalla quale è risultato che questi ultimi presentano notevoli differenze per quanto riguarda la rigidità delle norme autoimposte per l'impiego delle risorse. L'articolo 19 capoverso 3 LTTP stabilisce che i Cantoni «impiegano la loro quota innanzitutto per compensare i costi non coperti del traffico stradale da essi sopportati». All'epoca dell'indagine, solo otto Cantoni applicavano norme vincolanti per l'impiego della quota di proventi della TTPCP<sup>74</sup>. Inoltre, la maggior parte dei Cantoni non tiene conto delle regioni di montagna e periferiche, sebbene la chiave di riparto della tassa a favore dei Cantoni dipenda anche da simili criteri (art. 19a LTTP). Un aumento della quota dei proventi della TTPCP spettante ai Cantoni non appare dunque opportuno.

### **3.4 Compatibilità tra compiti e finanze**

Con le misure proposte, alla Confederazione sono attribuiti diversi nuovi compiti:

- il Consiglio federale procede a nuove valutazioni dell'assegnazione dei veicoli alle categorie di tassa e del calcolo delle tariffe. Sulla base di tali valutazioni, comunica con sette anni di anticipo le modifiche delle tariffe e della suddivisione in categorie previste per l'anno in questione;
- per un periodo di cinque anni dall'introduzione dei veicoli elettrici nella TTPCP, il Consiglio federale può promuovere l'acquisto di tali veicoli. I contributi d'investimento non devono superare l'importo degli sconti per i veicoli elettrici. Ciò significa che anche i contributi d'investimento diminuiranno con il tempo. Il Consiglio federale stabilisce i requisiti per l'erogazione dei contributi e il relativo ammontare;
- tutti gli ulteriori provvedimenti e adeguamenti non costituiscono nuove misure, quanto piuttosto l'aggiornamento, la modifica o l'ampliamento di compiti o strumenti di incentivazione già esistenti.

Per assolvere tali nuovi compiti gli uffici competenti UFT e UDSC necessitano di risorse supplementari, come più dettagliatamente descritto al numero 5.1.2.

### **3.5 Attuazione**

Le modifiche proposte della TTPCP richiedono adeguamenti a livello di legge. Le diverse modifiche della LTTP comportano successivi adeguamenti a livello di ordinanza. Si tratta tra l'altro delle seguenti misure:

<sup>73</sup> Verwendung des Ertragsanteils der Kantone an der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, 2009.  
<sup>74</sup> Ibid.



Art. 8a Tariffe della TTPCP	Nuovo articolo; precisazione del concetto di «tariffa» e prescrizioni per la determinazione.
Art. 8b Attribuzione alla categoria di tassa	Nuovo articolo; momento in cui dev'essere fornita la prova in merito alla categoria in cui rientra un veicolo e conseguenze in caso di mancata fornitura della prova.  Soluzione sostitutiva per i veicoli la cui tariffa per ragioni tecniche non può essere calcolata o può esserlo solo in un momento successivo.
Art. 11 Determinazione della prestazione chilometrica assoggettata alla tassa	Precisazione linguistica.
Art. 19 Impiego della tassa da parte della Confederazione e dei Cantoni	Impiego della tassa in presenza di una riserva adeguata del FIF.

Legge	Ambito	Contenuto nuovo o modificato
Legge federale concernente la promozione dell'acquisto di veicoli a motore pesanti a propulsione elettrica del traffico merci	Art. 1 Oggetto e definizione	Assoggettamento di veicoli a motore pesanti a propulsione elettrica alla tassa sul traffico pesante; definizione.
	Art. 2 Tariffa ridotta della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni	Condizione quadro per un sistema di sconti a tempo determinato per i veicoli a propulsione elettrica.
	Art. 3 Contributo d'investimento	Condizioni quadro e presupposti per la concessione di contributi d'investimento per i veicoli a propulsione elettrica.

Art. 4 Esclusione di una doppia promozione	Scelta alternativa tra sistema di sconti e contributo d'investimento.
Art. 5 Restituzione	Richiesta di restituzione dei contributi d'investimento.
Art. 6 Obbligo di notifica	Obbligo di notifica in caso di rivendita di un veicolo.
Art. 7 Contravvenzione	Multa in caso di violazione dell'obbligo di notifica.
Art. 8 Concorso di contravvenzioni	Disposizione applicabile in caso di più violazioni dell'obbligo di notifica.
Art. 9 Procedimento penale	Competenza per il procedimento penale.
Art. 10 Esecuzione	Disposizione in materia di esecuzione.
Art. 11 Referendum, entrata in vigore e durata di validità	Disposizione finale.

## 4.2 **Legge sul traffico pesante**

### *Art. 1 cpv. 1*

L'articolo relativo allo scopo è riformulato in modo che il concetto di tassa nella LTTP copra in via generale la tassa sul traffico pesante e non più specificamente la TTPCP, come accaduto sinora. Il termine non era sempre utilizzato in maniera coerente nella legge, così che in alcuni punti si è dovuto chiarire se il riferimento fosse alla tassa sul traffico pesante nel suo complesso o solo alla tassa commisurata alle prestazioni. Dal punto di vista del contenuto viene inoltre chiarito che anche nell'ambito dei costi a carico della collettività devono essere coperti solo i costi imputabili al traffico pesante.

### *Art. 4 cpv. 2, terzo periodo*

Il capoverso è integrato in modo che il Consiglio federale disponga in futuro della competenza per adeguare al rincaro l'importo della TFTP. Mentre un aumento della tariffa entro il limite di 5000 franchi stabilito per legge è già possibile in virtù del principio della copertura dei costi, per l'adeguamento dell'importo massimo occorre un'esplicita delega di competenze al Consiglio federale. Il meccanismo del rincaro è da intendersi nel senso che l'importo massimo della TFTP può essere innalzato di un tasso percentuale che corrisponde al tasso di rincaro su un determinato periodo. Grazie a tale competenza si potrà tenere conto, in caso di necessità, delle eventuali variazioni dovute al rincaro nel rapporto tra gli incentivi determinati dai costi all'uso della strada

e della rotaia in Svizzera. Se i costi per il trasporto su rotaia dovessero aumentare in rapporto alla strada a causa del rincaro, la politica di trasferimento del traffico perseguita mediante la TFTP ne risulterebbe indebolita. L'adeguamento dell'importo massimo al rincaro è uno strumento per evitare il rischio di mutamenti delle condizioni di mercato a favore della strada. L'attuazione concreta è disciplinata nell'ordinanza.

#### *Art. 6*                      Principio

Questo articolo disciplina i principi per il calcolo della tassa sia per la TTPCP che per la TFTP. Già secondo la legge vigente, la TTPCP non si calcola solo sulla base del peso totale e della distanza percorsa, ma anche sulla scorta delle emissioni o del consumo (norme EURO). Questi ultimi criteri erano finora sanciti nel capoverso 3. Il loro spostamento nel *capoverso 1* fa sì che la considerazione delle emissioni e del consumo sia vincolante e non più solo facoltativa.

Il *capoverso 2* non si differenzia in termini di contenuto dal diritto vigente, se non per il fatto che il termine «tassa» è sostituito da «TTPCP» (v. spiegazioni relative all'art. 1). Poiché «tassa» può riferirsi sia alla TTPCP che alla TFTP, occorre infatti chiarire che il *capoverso 2* si applica solo per la TTPCP e non per la TFTP.

Il *capoverso 3* stabilisce il principio per il calcolo della TFTP. Anche in questo caso non si ha alcuno scostamento dal diritto vigente, ma solo un'esplicitazione del modo in cui la TFTP viene riscossa sin dall'entrata in vigore della LTTP.

#### *Art. 7*                      Copertura dei costi

L'articolo 7 è oggetto di una revisione sostanziale. Il *capoverso 1* disciplina il principio della copertura dei costi, che rimane l'obiettivo primario della tassa sul traffico pesante. Secondo i calcoli dell'ARE, nel 2019 la TTPCP ha coperto solo il 62 per cento circa dei costi esterni causati dal traffico pesante<sup>75</sup>. In cifre assolute rimangono quindi scoperti pressappoco 1500 milioni di franchi. L'attuale formulazione si limita a stabilire che i proventi della tassa sul traffico pesante non devono superare i costi d'infrastruttura e i costi a carico della collettività, come previsto anche dall'articolo 85 capoverso 1 Cost. Non viene invece indicato alcun limite «verso il basso», ragione per cui il grado di copertura dei costi potrebbe anche essere pari a zero senza per questo comportare una violazione della LTTP. Nell'ottica di una politica efficace di trasferimento del traffico e di un reale effetto incentivante a favore delle tipologie di veicoli che causano meno costi esterni, con la modifica apportata si chiarisce che i costi d'infrastruttura non coperti e i costi a carico della collettività causati dal traffico pesante devono essere il più possibile coperti.

Una copertura completa non appare tuttavia realistica. Da un lato, ai valori di costo attuali, la copertura completa dei costi causati è resa impossibile dagli importi massimi fissati nell'ATT. In tale contesto si rimanda alle disposizioni dei trattati internazionali, e in primo luogo all'ATT, per quanto riguarda una restrizione del principio della copertura dei costi. La formulazione lascia tuttavia aperta la possibilità di eventuali accordi internazionali in sostituzione o a integrazione dell'ATT. D'altro canto occorre

<sup>75</sup> Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz - Strassen-, Schienen, Luft- und Schiffsverkehr 2019. Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, 2022.

anche considerare che la disposizione relativa ai costi esterni è limitata per ragioni tecniche legate al rilevamento e al calcolo. Anche se le tariffe della TTPCP fossero innalzate agli importi massimi dell'ATT, sarebbe comunque impossibile raggiungere una copertura completa dei costi. La copertura dei costi può essere calcolata solo a posteriori, in quanto le voci esatte relative ai costi esterni del traffico pesante variano di anno in anno, mentre gli adeguamenti tariffari vengono comunicati con un anticipo di 1–2 anni. Inoltre, i metodi di calcolo per la copertura dei costi cambiano ed evolvono nel corso degli anni, man mano che metodi più precisi e più attuali permettono di tenere conto dei progressi scientifici. Le modifiche proposte servono a esprimere il fatto che la copertura dei costi deve raggiungere un livello possibilmente elevato, tenuto conto delle riserve di natura tecnica concernenti il rilevamento e il calcolo per quanto riguarda la determinazione della tassa, come anche delle riserve legate al diritto internazionale in relazione all'ammontare della tassa.

L'attuale *capoverso 2* contiene una definizione dei costi a carico della collettività che non è più attuale. Nel suo messaggio dell'11 settembre 1996<sup>76</sup> il Consiglio federale parlava di un saldo dei costi esterni e degli utili esterni di prestazioni del traffico pesante in favore dell'economia generale. Nello stesso messaggio giungeva però alla conclusione che il traffico pesante non genera costi esterni di sorta. Tale evidenza è in linea con i calcoli dell'ARE, secondo i quali tutti gli utili generati dal traffico pesante sono riassorbiti dalle imprese di trasporto stesse<sup>77</sup>. La definizione esistente di costi a carico della collettività è pertanto fuorviante. I «costi a carico della collettività» e i «costi esterni» sono da intendersi come sinonimi. Tale constatazione comporta anche la possibilità di modificare l'attuale *capoverso 3* in modo da sostituire «costi e utili esterni» con il concetto di «costi a carico della collettività». Il calcolo attuale non subisce alcuna modifica sostanziale.

#### *Art. 8*                      Categorie di tassa per la TTPCP

Anche l'attuale articolo 8 è oggetto di una revisione sostanziale nell'ambito del presente progetto. Il suo contenuto viene scomposto e suddiviso in disposizioni distinte (art. 8, *8a* e *8b*). Il *capoverso 1* stabilisce il principio per cui la riscossione avviene sulla base di categorie di tassa.

Nel *capoverso 2* sono illustrati i criteri per la definizione delle singole categorie di tassa. Si tratta di una precisazione del concetto di emissioni e di consumo secondo l'articolo 6 *capoverso 1* lettera c. I criteri non sono da considerarsi né esclusivamente cumulativi né prettamente alternativi. Nella definizione delle categorie, il Consiglio federale è libero di scegliere quali e quanti criteri considerare. Inoltre l'elenco non è formulato in modo esaustivo. Conformemente alle prescrizioni dell'ATT, le norme EURO (lett. a) costituiscono il criterio di differenziazione attualmente determinante, nel quale sono rispecchiate le emissioni dei singoli veicoli. Le lettere b e c riportano i due criteri che alla luce della crescente diffusione dei veicoli elettrici sono ritenuti i più significativi per mantenere anche in futuro l'effetto di internalizzazione e di trasferimento del traffico ottenuto con la TTPCP. L'integrazione di questi due criteri

<sup>76</sup> FF 1996 V 407

<sup>77</sup> Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz - Strassen-, Schienen, Luft- und Schiffsverkehr 2019. Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, 2022.

non avviene però con il presente progetto, in quanto ostacolata dalle disposizioni vigenti dell'ATT. Le modifiche dovranno piuttosto costituire la base per poter sviluppare ulteriormente il sistema in un secondo momento e differenziare i singoli veicoli nel miglior modo possibile.

Il *capoverso 3* stabilisce che il Consiglio federale, per la determinazione delle categorie di tassa e l'assegnazione dei veicoli, deve tenere conto delle disposizioni dei trattati internazionali. Per quanto riguarda il numero di categorie di tassa il Consiglio federale deve attenersi alle disposizioni dell'ATT, che ne prevede espressamente tre. Tiene inoltre conto delle esigenze delle imprese in materia di certezza della pianificazione. Le relative modalità sono descritte al numero 3.1.2 e sono regolamentate nelle disposizioni esecutive.

#### *Art. 8a* Tariffe della TTPCP

L'articolo *8a* corrisponde in buona parte all'attuale articolo 8, che ha per oggetto le tariffe della TTPCP. Il *capoverso 1* stabilisce che il Consiglio federale fissa, per ogni categoria di tassa, una tariffa in centesimi per chilometro percorso e tonnellata di peso totale massimo autorizzato.

Le disposizioni di cui deve tenere conto nella fissazione delle tariffe sono riportate nel *capoverso 2*. Devono essere considerate in particolare le disposizioni dei trattati internazionali. L'attuale articolo 8 capoverso 1 è in pratica sostituito con un rimando generale ai trattati internazionali per quanto riguarda le disposizioni tariffarie e gli importi massimi. L'attuale capoverso 1 lettera a è obsoleto, in quanto nel 2005 il peso totale massimo autorizzato è stato innalzato a 40 tonnellate ed è quindi applicabile solo l'attuale lettera b. A ciò si aggiunge che l'indicazione in centesimi per tkm disciplinata nell'attuale lettera b risulta fuorviante nel contesto dell'attuale lettera c in quanto, contrariamente all'intenzione della lettera c, dà l'impressione che una tariffa superiore a 3 centesimi per tkm non sia ammissibile. Anche l'attuale lettera c diviene superflua a causa della considerazione obbligatoria dei criteri legati alle emissioni o al consumo. Le disposizioni in materia di tariffazione discendono oggi direttamente, in particolare, dall'articolo 40, paragrafo 4, ATT. L'ATT è stato tuttavia concluso solo dopo l'entrata in vigore della LTTP e finora non ha mai trovato risonanza nel testo della legge. Una (ri)formulazione separata delle norme stabilite dall'ATT non offre alcun valore aggiunto. Con il rimando all'ATT si garantisce inoltre che il contenuto della LTTP non sia in contraddizione con le disposizioni dell'Accordo concernenti il regime della TTPCP.

Dal punto di vista materiale, questo adeguamento non comporta alcuna modifica nel calcolo delle tariffe. L'elenco di cui al secondo capoverso corrisponde in linea di massima al diritto vigente (art. 8 cpv. 3). L'attuale formulazione «All'introduzione della tassa e ad ogni aumento della tariffa il Consiglio federale» viene sostituita, in quanto nel frattempo la TTPCP è stata introdotta e l'elenco dei criteri si riferisce in generale alla fissazione delle tariffe ed è quindi determinante anche nel caso di un'eventuale riduzione. L'attuale capoverso 2, che conferisce al Consiglio federale il potere di adeguare all'inflazione le tariffe delle categorie di tassa, viene spostato nell'elenco del capoverso 2. Per quanto riguarda il rincaro, il Consiglio federale deve tenere conto dell'ATT e in particolare dell'articolo 42. Sulla base dell'articolo 42,

paragrafo 1, ATT, la Svizzera può ritenere adattati al tasso di inflazione gli importi massimi definiti nell'articolo 40, paragrafo 4, ATT, a condizione che rispetti la procedura definita nell'articolo 42, paragrafo 1, ATT.

*Art. 8b*                    *Attribuzione alla categoria di tassa*

Con il *capoverso 1* di questo articolo si stabilisce il momento determinante per l'attribuzione dei singoli veicoli a una categoria di tassa. Le conseguenze di una mancata fornitura della prova dell'appartenenza a una categoria sono indicate nel *capoverso 2*. Il *capoverso 3* disciplina quindi l'eventualità che la prova possa essere fornita solo dopo il momento determinante di cui al *capoverso 1*. Se la prova è fornita in un momento successivo, si procede a una riattribuzione del veicolo. Se il veicolo, in base alla prova fornita, si colloca in una categoria che prevede una tariffa più bassa, il detentore ha diritto alla restituzione. I principi dell'imposizione secondo l'articolo 127 *capoverso 2* Cost., ma anche il principio di causalità, prevedono che una persona assoggetta al pagamento di una tassa non debba pagare più di quanto da essa effettivamente cagionato e né più né meno di una persona assoggettata al pagamento della tassa nella stessa situazione. Tuttavia, poiché la fornitura successiva della prova e l'eventuale rimborso comportano un elevato onere amministrativo, insieme alla concessione del rimborso occorre prevedere anche una tassa di elaborazione. Il Consiglio federale disciplina i dettagli della restituzione, in particolare la procedura per la presentazione della prova e la relativa verifica. Per i diritti di rimborso indebitamente esercitati si applicano le disposizioni penali della sezione 6 (art. 20 segg. LTTP). Per l'esecuzione è competente l'UDSC. Onde evitare oneri amministrativi sproporzionati, il Consiglio federale deve poter fissare un importo minimo al di sotto del quale non sussiste diritto alla restituzione.

*Art. 11, rubrica nonché cpv. 3 e 4*

Nell'atto vigente, da questo articolo non si evince se il concetto di «tassa» si riferisca alla TTPCP, alla TFTP o a entrambe. Le modifiche qui introdotte tengono conto di tale circostanza.

Si tratta di modifiche di natura puramente formale che non implicano alcuna modifica materiale del diritto vigente.

*Art. 19 cpv. 2 e 2<sup>bis</sup>*

Con il messaggio del 15 settembre 2023<sup>78</sup>, il Consiglio federale propone una modifica dell'articolo 19 *capoverso 2* e un nuovo articolo 19 *capoverso 2<sup>bis</sup>* LTTP. Le modifiche dell'articolo 19 formulate nel presente progetto corrispondono a tale proposta. Qualora tali modifiche, nel momento in cui il presente progetto sarà trasmesso al Parlamento come messaggio, dovessero già essere state recepite nel diritto vigente, potranno essere stralciate.

Come già spiegato dal Consiglio federale nel suo messaggio, si considerano adeguate riserve pari a 300 milioni di franchi.

<sup>78</sup> FF 2023 2204

### 4.3 **Legge federale concernente la promozione dell'acquisto di veicoli a motore pesanti a propulsione elettrica del traffico merci**

Oltre che sul fondamento costituzionale della tassa sul traffico pesante (art. 85 Cost.), questa legge federale a tempo determinato si basa anche sull'articolo 74 Cost., in quanto prevede una misura per la promozione dell'utilizzo di veicoli più rispettosi dell'ambiente e che comportano meno costi a carico della collettività rispetto a quelli convenzionali.

Con tale legge s'intende disciplinare il graduale assoggettamento dei veicoli a propulsione elettrica del traffico merci all'obbligo di pagamento della tassa sul traffico pesante, in modo che questi non siano sin da subito soggetti a una tassazione completa. La tassazione di tali veicoli dovrà piuttosto avvenire secondo un approccio scaglionato e guidato, così da garantire che gli incentivi agli investimenti nei veicoli a propulsione elettrica, associati all'esenzione totale dall'obbligo di pagamento della tassa, non siano messi a repentaglio neppure dopo l'assoggettamento a tale obbligo. I veicoli a propulsione elettrica sono esentati dalla tassa sul traffico pesante ai sensi del diritto vigente (art. 3 cpv. 1 lett. j OTTP), ma dal 2031 vi saranno assoggettati per i motivi esposti nel presente progetto. Vista la proposta di misure accompagnatorie nell'ambito dell'assoggettamento dei veicoli a propulsione elettrica all'obbligo della tassa, il Consiglio federale propone di emanare un atto a se stante.

#### *Art. 1* Oggetto e definizione

Nel *capoverso 1* la legge disciplina le misure che devono accompagnare l'assoggettamento dei veicoli a propulsione elettrica all'obbligo della tassa sul traffico pesante. Tali misure servono ad attenuare le conseguenze economiche della fine dell'esenzione dall'obbligo di pagamento della tassa e al tempo stesso contribuiscono a far sì che il traffico pesante impieghi per quanto possibile veicoli a basse emissioni e abbandoni i motori a combustione convenzionali in tempi ragionevolmente rapidi. Si tiene così conto della protezione dell'ambiente, massimizzando anche nel medio periodo il principio della copertura dei costi della tassa sul traffico pesante (v. n. 1.1.4.2).

Il *capoverso 2* definisce quali veicoli a motore pesanti sono considerati a propulsione elettrica. Sono da ritenersi a propulsione elettrica i veicoli dotati di una batteria di bordo esclusivamente elettrica, nonché quelli alimentati con cella a combustibile in cui la propulsione elettrica risulta da un processo elettrochimico che impiega l'idrogeno come carburante.

#### *Art. 2* Tariffa ridotta della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni

Questa disposizione offre al Consiglio federale la possibilità di introdurre un sistema di sconti sotto forma di una tariffa ridotta per i veicoli a propulsione elettrica nell'ambito della TTPCP. Beneficeranno della tariffa ridotta i veicoli a propulsione elettrica definiti nell'articolo 1 capoverso 2. La possibilità di introdurre una tariffa

ridotta vale a tempo determinato. Il sistema di sconti è impostato in modo tale da applicare una riduzione percentuale sulla tariffa determinata per la categoria di tassa dei veicoli a propulsione elettrica. Tale riduzione percentuale deve diminuire di anno in anno e dipende direttamente dalla diffusione dei veicoli a propulsione elettrica sul mercato. A seconda della rapidità con cui essi si diffonderanno, il Consiglio federale potrà fissare la riduzione percentuale a un livello più basso di quello massimo stabilito dalla legge o anche rinunciarvi completamente qualora non ve ne fosse più la necessità.

Il *capoverso 2* indica l'ammontare massimo della riduzione percentuale che può prevedere il Consiglio federale. Per l'ammontare minimo è invece a discrezione del Consiglio federale stabilire l'applicazione della riduzione annua e la sua entità. Se non risulta necessaria, la riduzione può essere fissata anche a zero. Qualora i veicoli a motore pesanti a propulsione elettrica dovessero rappresentare la maggioranza dei veicoli a motore pesanti di nuova immatricolazione già prima del 2031, non vi sarebbe praticamente più bisogno di misure accompagnatorie. I motivi alla base della competenza per l'introduzione di un simile sistema di sconti sono illustrati in maniera dettagliata al numero 3.1.4.1. Per la questione della compatibilità delle tariffe ridotte per i veicoli a propulsione elettrica con la Cost. e l'ATT si rimanda al capitolo 6.

#### *Art. 3* Contributo d'investimento

Con l'*articolo 3* viene concessa al Consiglio federale la possibilità di sostenere finanziariamente i nuovi investimenti nei veicoli a propulsione elettrica definiti all'*articolo 1 capoverso 2*. Il cofinanziamento riguarda solo l'acquisto di nuovi veicoli a propulsione elettrica alla prima messa in esercizio. Come gli sconti disciplinati all'*articolo 2*, anche i contributi d'investimento possono essere concessi solo a tempo determinato. La loro applicazione dipende inoltre dall'attuazione delle tariffe ridotte di cui all'*articolo 2* da parte del Consiglio federale. Infatti, solo attuando le tariffe ridotte di cui all'*articolo 2* si potranno applicare anche i contributi d'investimento. I contributi d'investimento saranno concessi un tantum per veicolo, sotto forma di contributi a fondo perso ai sensi dell'*articolo 3 capoverso 1* della legge del 5 ottobre 1990<sup>79</sup> sui sussidi (LSu) (v. n. 6.6) (cpv. 4).

Il *capoverso 2* stabilisce le modalità di finanziamento dei contributi d'investimento. Questi sono finanziati sostanzialmente con la quota della Confederazione dei proventi netti della TTPCP. Poiché i proventi netti della TTPCP di cui all'*articolo 19 capoverso 2* LTTP secondo il messaggio sul finanziamento duraturo delle FFS devono essere impiegati innanzitutto per costituire una riserva adeguata per il FIF, un finanziamento dei costi scoperti sostenuti dalla Confederazione e quindi anche il finanziamento di eventuali contributi d'investimento dipendono in misura determinante dalla disponibilità di risorse sufficienti. Di tale circostanza si tiene conto con la formulazione potestativa nel *capoverso 1*. Qualora dopo il conferimento al FIF e la costituzione delle riserve dovesse emergere che non vi sono risorse finanziarie sufficienti per i contributi d'investimento, il Consiglio federale non si avvarrà di tale possibilità.

<sup>79</sup> RS 616.1

Il *capoverso 3* stabilisce che, al momento del pagamento, il contributo d'investimento per ciascun veicolo dev'essere al massimo pari all'importo che, applicando la tariffa ridotta di cui all'articolo 2, è possibile risparmiare su una prestazione chilometrica media fino al termine della durata di validità della legge. Il Consiglio federale definisce la prestazione chilometrica media. Obiettivo di tale allineamento tra i contributi d'investimento e il sistema di sconti è la parità di trattamento finanziario dei detentori di veicoli, indipendentemente dal fatto che optino per i contributi d'investimento una tantum o per la tariffa ridotta. Concretamente, questo significa che l'ammontare dei contributi d'investimento sarà il più elevato nel primo anno, in quanto a quel punto resteranno ancora cinque anni per approfittare del sistema di sconti per l'acquisto di nuovi veicoli a propulsione elettrica. In un momento successivo nell'arco dei cinque anni di validità della legge, l'ammontare dei contributi d'investimento erogati andrà invece riducendosi, in quanto anche l'importo potenzialmente risparmiabile con il sistema di sconti sarà inferiore. In seguito all'accoppiamento finanziario dei contributi d'investimento con il sistema di sconti, anche l'ammontare dei contributi concessi dipenderà direttamente dalla diffusione dei veicoli a propulsione elettrica sul mercato: se le tariffe subiranno una riduzione minore per via dell'ampia diffusione sul mercato, anche i contributi d'investimento diminuiranno in misura corrispondente.

Il *capoverso 5* delega al Consiglio federale la competenza a livello di ordinanza per determinare le condizioni per l'erogazione e l'ammontare dei contributi. Il finanziamento di tali importi è stabilito dal Consiglio federale, che decide quali importi assegnare ai detentori di veicoli tenuto conto del *capoverso 3*. In tale contesto deve assicurarsi che, ai sensi dell'articolo 19 *capoverso 2* LTTP, ma anche dell'articolo relativo allo scopo della stessa legge (art. 1), il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria e la competitività del traffico merci ferroviario rimangano garantiti. Le risorse finanziarie sono approvate dall'Assemblea federale (cpv. 2).

#### *Art. 4* Esclusione di una doppia promozione

I contributi d'investimento sono concessi in alternativa alle tariffe ridotte del sistema di sconti. Per ogni nuovo veicolo acquistato, i detentori di veicoli a propulsione elettrica immatricolati in Svizzera devono scegliere tra il sistema di sconti e i contributi d'investimento (v. n. 3.1.4 per maggiori dettagli). Logica vuole che per i veicoli che erano di proprietà del detentore già prima dell'entrata in vigore della legge sussista esclusivamente la possibilità del sistema di sconti.

Conformemente al *capoverso 2*, i detentori di veicoli che al momento dell'acquisto di un veicolo scelgono i contributi d'investimento (e non il sistema di sconti) potrebbero eventualmente beneficiare del sistema di sconti in un secondo momento. Il detentore di un veicolo cofinanziato dalla Confederazione, qualora raggiunga il chilometraggio determinante per il calcolo dei contributi d'investimento (stabilito nell'art. 3 cpv. 3), sarà soggetto al sistema di sconti e alla tariffa applicabile secondo l'articolo 2 per i chilometri percorsi a partire da quel momento e per la restante durata di validità della legge.

*Art. 5* Restituzione

Per garantire la parità di trattamento finanziario tra i detentori di veicoli che optano per il sistema di sconti e quelli che scelgono i contributi d'investimento, in determinate circostanze l'erogatore dei sussidi deve poter richiedere la restituzione da parte del beneficiario. È questo il caso, in particolare, quando un detentore di veicoli riceve un contributo d'investimento per l'acquisto di un nuovo veicolo, ma poi quasi non lo utilizza o lo rivende prima della scadenza della durata di validità della legge. In questi casi il detentore del veicolo beneficia del finanziamento ottenuto con i contributi d'investimento in misura molto maggiore rispetto a un detentore di veicoli che nella stessa situazione ha optato per il sistema di sconti. L'autorità competente per la richiesta di restituzione è l'UDSC.

Con la disposizione del *capoverso 2* viene creato un incentivo affinché il veicolo cofinanziato dalla Confederazione rimanga presso il beneficiario dei contributi d'investimento per tutta la durata di validità della legge e non sia immediatamente rivenduto. Alla scadenza della legge sarà chiesta la restituzione dei contributi d'investimento assegnati a veicoli che non hanno raggiunto il chilometraggio necessario per l'erogazione del contributo. Si eviterà così la descritta disparità di trattamento economico tra il sistema di sconti e i contributi d'investimento, e inoltre non verrà a crearsi alcun modello commerciale che consenta di realizzare utili mediante l'acquisto di veicoli a propulsione elettrica cofinanziato dalla Confederazione, e quindi agevolato, e l'immediata rivendita.

Solo in rari casi l'importo di cui viene richiesta la restituzione corrisponderà al contributo d'investimento totale. Il contributo d'investimento sarà calcolato sulla base del numero di anni restanti e dei chilometri medi presumibilmente percorsi all'anno. Un detentore che rivenda il veicolo prima del raggiungimento di tale chilometraggio medio dovrà dunque restituire un importo proporzionale ai chilometri non raggiunti.

*Art. 6* Obbligo di notifica

Qualora il detentore di un veicolo a propulsione elettrica che beneficia di un contributo d'investimento secondo l'articolo 3 rivenda il proprio veicolo, dovrà darne notifica all'UDSC affinché questo possa verificare se sussistono i presupposti per una restituzione secondo l'articolo 5. Il contenuto di questa disposizione si orienta all'articolo 29 LSu.

*Art. 7* Contravvenzione

Affinché l'obbligo di notifica di cui all'articolo 6 possa espletare i suoi effetti e l'utilizzo delle risorse stanziato dalla Confederazione possa essere controllato di conseguenza, la mancata osservanza di tale obbligo viene punita con una multa.

La formulazione scelta ammette fino a 10 000 franchi di multa per veicolo non notificato e si orienta in particolare alla disposizione comparabile dell'articolo 38 LSu.

*Art. 8* Concorso di contravvenzioni

Questo articolo riguarda la situazione in cui il detentore di un veicolo rivende diversi veicoli cofinanziati con i contributi d'investimento, commettendo così violazioni plurime dell'obbligo di notifica di cui all'articolo 6. In questo caso la sanzione dovrà poter essere aumentata proporzionalmente ai veicoli interessati.

*Art. 9* Procedimento penale

Per il perseguimento e il giudizio delle violazioni dell'obbligo di notifica è competente l'UDSC in qualità di autorità esecutiva della LTTP.

*Art. 10* Esecuzione

Il Consiglio federale è competente per l'esecuzione della legge ed emana le pertinenti disposizioni in un'ordinanza.

*Art. 11* Referendum, entrata in vigore e durata di validità

La legge ha una durata limitata. Il Consiglio federale propone di limitarne la validità dal 1° gennaio 2031 al 31 dicembre 2035.

## **5 Ripercussioni**

### **5.1 Ripercussioni per la Confederazione**

#### **5.1.1 Ripercussioni finanziarie**

Due terzi dei proventi netti della TTPCP vanno alla Confederazione. Il Parlamento decide la quota da destinare come conferimento al FIF. Il progetto intende assicurare i proventi attuali e coprire in misura sufficiente i costi causati dal traffico pesante. Le ripercussioni dei veicoli elettrici sui proventi della TTPCP non possono essere quantificate con esattezza, in quanto dipendono in larga misura dalla loro diffusione e presenza sul mercato.

Secondo le Prospettive energetiche 2050+, nel 2025 gli autocarri alimentati a idrogeno si aggireranno presumibilmente attorno all'8 per cento dei veicoli di nuova immatricolazione<sup>80</sup>. In un tale scenario, gli introiti lordi della TTPCP dovrebbero diminuire gradualmente di 100 milioni di franchi all'anno, scendendo a 1,5 miliardi di franchi<sup>81</sup>. L'UE si è posta l'obiettivo ambizioso di raggiungere entro il 2030 una quota di mercato pari al 16 per cento per i veicoli elettrici. Tale scenario si tradurrebbe in un calo degli introiti lordi della TTPCP di 200 milioni di franchi all'anno.

La probabilità che l'intero parco veicoli sia sostituito in tempi brevi da una flotta elettrica è tuttavia scarsa. I costi d'investimento in nuovi veicoli sono considerevoli e inoltre è ancora necessario creare prima di tutto un'infrastruttura di ricarica.

<sup>80</sup> [Prospettive energetiche 2050+ \(admin.ch\)](#)

<sup>81</sup> FF 2022 2651

L'installazione di stazioni di ricarica per autocarri lungo tutta la rete stradale e nei depositi privati richiederà tempo ed enormi investimenti.

Rispetto a una situazione di non intervento del Consiglio federale per quanto riguarda l'ulteriore sviluppo della TTPCP, il progetto contribuisce in misura determinante ad assicurare la quota dei proventi della TTPCP a favore del FIF e quindi indirettamente il bilancio federale.

Secondo stime iniziali, con l'assoggettamento dei veicoli elettrici all'obbligo di pagamento della tassa i proventi della TTPCP saliranno a un livello pari o leggermente superiore a quello del 2022. Il sistema di sconti comporterà invece una riduzione degli introiti, con minori entrate che secondo le stime dell'UFT ammonterebbero in tutto a diverse centinaia di milioni di franchi nel periodo dal 2031 al 2035.

L'erogazione di contributi d'investimento risulta più onerosa per la Confederazione solo a causa del maggior dispendio di risorse richiesto per l'attuazione. Per ragioni di parità di trattamento finanziario, i contributi d'investimento e gli sconti concessi sono di uguale importo.

### **5.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale**

Nella fase di attuazione del nuovo sistema sorgerà probabilmente un considerevole onere supplementare, che sarà tuttavia compensato dai progressi nell'ambito dell'automazione e della digitalizzazione. I compiti che non possono essere automatizzati e digitalizzati richiederanno risorse di personale supplementari che saranno compensate all'interno delle unità amministrative competenti. In tale contesto sono da menzionare in particolare l'USTRA e l'UDSC, che sono competenti per l'approntamento dei dati necessari per l'esecuzione nei sistemi di ammissione alla circolazione (SIAC) e per l'esecuzione della TTPCP.

Qualora in seguito alla procedura di consultazione si decidesse di proseguire i lavori relativi ai contributi d'investimento, è presumibile che per la relativa attuazione l'UDSC necessiterà di risorse di personale supplementari che non potranno essere compensate internamente. Una quantificazione di tali risorse di personale non è ancora possibile.

Lo sviluppo concettuale della TTPCP, l'accompagnamento dei lavori legislativi al progetto e alla futura suddivisione in categorie, nonché il coordinamento con gli sviluppi a livello dell'UE dovranno essere concepiti in futuro come compiti permanenti. Per tale motivo è necessario almeno un ulteriore posto a tempo pieno permanente presso l'UFT.

Nei prossimi anni il monitoraggio della TTPCP sarà un compito decisivo per garantire l'adempimento del pertinente mandato costituzionale. I proventi della TTPCP sono impiegati in gran parte per finanziare l'infrastruttura ferroviaria. Una loro riduzione metterebbe a repentaglio il finanziamento di importanti progetti infrastrutturali della Confederazione e anche la quota della TTPCP ai Cantoni verrebbe a trovarsi sotto pressione. Il personale aggiuntivo a tempo indeterminato per il controllo e la gestione della TTPCP consente di attuare la tassa preservandone nel contempo la finalità.

Secondo la LTTP, i calcoli degli effetti esterni del traffico pesante devono corrispondere allo stato delle conoscenze scientifiche. Pertanto, le basi di dati e i

metodi utilizzati devono essere regolarmente aggiornati e, se necessario, adeguati. Di questi compiti si occupa l'ARE.

## **5.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna**

Poiché i Cantoni ricevono un terzo dei proventi netti della TTPCP, le conseguenze sono più o meno uguali a quelle per la Confederazione (v. n. 5.1.1). L'ulteriore sviluppo della TTPCP assicurerà inoltre l'effetto di trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia, continuando così a decongestionare le aree interessate dal traffico pesante.

Una parte della TTPCP è riservata ai Cantoni che per via delle loro peculiarità e della loro posizione geografica risultano essere particolarmente trafficati. Per tali regioni è dunque estremamente importante che la TTPCP rimanga finanziariamente solida anche in futuro. Il progetto contribuisce in misura determinante a evitare che dal 2031 una parte dei proventi venga meno a causa della maggiore distribuzione dei veicoli elettrici.

## **5.3 Ripercussioni sull'economia**

Le modifiche contemplate dal presente progetto sostengono la necessaria trasformazione del settore dei trasporti in linea con gli obiettivi ambientali della Svizzera. I provvedimenti sono concepiti in modo che il settore possa continuare a essere produttivo ed efficiente. Le possibilità di suddivisione del lavoro tra attività produttive e servizi e la certezza dell'approvvigionamento non vengono ostacolate o rese difficili. Al tempo stesso, attraverso la promozione degli investimenti in veicoli a zero emissioni di CO<sub>2</sub>, le emissioni di gas serra del traffico pesante diminuiscono e si promuove così uno sviluppo sostenibile del settore dei trasporti.

Le misure di politica ambientale, in particolare quelle finalizzate all'elettrificazione dei trasporti, hanno a loro volta un effetto positivo sull'emissione di inquinanti atmosferici. Questa forma di inquinamento causa miliardi di franchi di danni in Svizzera colpendo la salute, la biodiversità, gli edifici, i raccolti o le foreste. Nel 2018, per esempio, i danni alla salute provocati dall'inquinamento atmosferico sono costati circa 7 miliardi di franchi<sup>82</sup>.

Le misure proposte nel presente progetto mirano anche ad accelerare il rinnovo della flotta con veicoli a zero emissioni di CO<sub>2</sub>, nell'intento di rinunciare ai vettori energetici fossili e ridurre così le emissioni di gas serra. Per gli attori direttamente interessati, ne possono conseguire costi aggiuntivi nel breve e medio periodo, per esempio sotto forma di costi d'investimento in veicoli a zero emissioni fossili e/o nelle infrastrutture di ricarica. In futuro i beni che causano quantità elevate di gas serra, i combustibili e carburanti fossili e i veicoli inefficienti avranno meno mercato. Questo

<sup>82</sup> [Tema Aria \(admin.ch\)](#)

calo della domanda può portare a perdite di introiti nei settori colpiti e a cambiamenti strutturali, senza però compromettere la competitività internazionale.

Al fine di accelerare il rinnovo del parco veicoli è importante investire nelle stazioni di ricarica. La promozione dell'infrastruttura di ricarica contribuisce ad accelerare la diffusione dell'elettromobilità. A lungo andare, la messa in circolazione di veicoli elettrici ridurrà le entrate dell'imposta sugli oli minerali. Tale circostanza si ripercuote sulle entrate del Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS), del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) e in generale sul bilancio della Confederazione<sup>83</sup>. Per contrastare questa situazione il Consiglio federale sta però lavorando, parallelamente al presente progetto, all'introduzione di una tassa sui veicoli elettrici<sup>84</sup>.

### 5.3.1 Ripercussioni sulla concorrenza

Il progetto favorisce la concorrenza, in quanto l'integrazione dei veicoli elettrici nella TTPCP assicura una maggiore verità dei costi (esterni) sul mercato. Il funzionamento del mercato e della libera concorrenza può così essere garantito. Questo vale sia per la concorrenza intermodale che per quella intramodale. Il sistema di sconti proposto e i contributi d'investimento sono accessibili in egual misura a tutti i partecipanti al mercato nazionale dei trasporti, in modo da non causare alcuna distorsione.

I contributi d'investimento non sono disponibili per le imprese straniere e implicano pertanto una discriminazione. Tuttavia, a seconda della provenienza, i detentori di veicoli esteri beneficiano già oggi di sovvenzioni statali o di altre agevolazioni finanziarie al momento dell'acquisto di un veicolo elettrico. Come stabilito nell'articolo 7 octies bis della direttiva Eurobollo, gli Stati membri possono concedere una riduzione sulla tassa per i veicoli a emissioni zero.

In Austria, il Ministero federale per la protezione del clima, l'ambiente, l'energia, la mobilità, l'innovazione e la tecnologia (BMK) porta avanti un programma di promozione<sup>85</sup> che sostiene le imprese nella conversione della flotta a veicoli commerciali a zero emissioni fossili nonché nella realizzazione dell'infrastruttura di ricarica e di rifornimento necessaria per tali veicoli. Sono inoltre previsti contributi finanziari per l'acquisto di autocarri elettrici. Dall'inizio di febbraio 2023 è disponibile un bonus mobilità elettrica per i veicoli commerciali pesanti, in base al quale l'acquisto di autocarri elettrici delle classi N2 e N3 è incentivato rispettivamente con 24 000 euro e 72 000 euro<sup>86</sup>. La gestione del bonus è affidata alla Kommunalkredit Public Consulting (KPC), che è organo competente e interlocutore per i progetti di protezione del clima e dell'ambiente e lavora all'ulteriore sviluppo della promozione dell'ambiente insieme al Ministero federale per l'agricoltura e la silvicoltura, le regioni e la gestione delle acque (BML) e al BMK.

<sup>83</sup> Per colmare queste lacune di finanziamento, il Consiglio federale ha già commissionato una strategia volta a sostituire l'imposta sugli oli minerali con un'altra imposta che sarà riscossa su base chilometrica ed entrerà in vigore nel 2030.

<sup>84</sup> [Finanziamento a lungo termine delle infrastrutture di trasporto \(admin.ch\)](#)

<sup>85</sup> [ENIN - Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur | FFG](#)

<sup>86</sup> <https://www.umweltfoerderung.at/betriebe/e-mobilitaetsmanagement>

Il Ministero federale tedesco del digitale e dei trasporti (BMDV) ha elaborato una direttiva<sup>87</sup> che mediante l'incentivazione dei veicoli commerciali con propulsioni rispettose del clima intende contribuire a una più rapida diffusione dei veicoli commerciali alternativi a basse emissioni e quindi alla riduzione delle emissioni di gas serra in questo segmento e al raggiungimento del summenzionato obiettivo specifico nel traffico merci su strada. Il BMDV, rappresentato dal Ministero federale della logistica e della mobilità (BALM), promuove sulla base della direttiva KsNI<sup>88</sup> l'acquisto di veicoli commerciali leggeri e pesanti con propulsioni alternative e rispettose del clima (vale a dire veicoli elettrici alimentati esclusivamente a batteria, veicoli elettrici ibridi a ricarica esterna e anche veicoli con celle a combustibile), la riconversione dei veicoli diesel esistenti delle classi CE N2 e N3 a una propulsione elettrica e la realizzazione e l'ampliamento della relativa infrastruttura di rifornimento e di ricarica, così come la conduzione di studi di fattibilità sulle possibilità d'impiego dei veicoli commerciali. Gli incentivi sono corrisposti sotto forma di sovvenzione. Per l'acquisto di un veicolo di classe N1, N2 o N3 con propulsione elettrica o per la realizzazione delle pertinenti infrastrutture di rifornimento e di ricarica si tratta di una sovvenzione fino a concorrenza dell'80 per cento delle spese sovvenzionabili (costi aggiuntivi rispetto a un autocarro standard). A ogni organismo richiedente sono corrisposti al massimo 15 milioni di euro per anno civile.

In Italia, con decreto ministeriale n. 461 del 18 novembre 2023, sono stati creati incentivi per il rinnovo e l'adeguamento tecnologico del parco veicolare delle imprese di autotrasporto. Per il periodo dal 2021 al 2026 sono stati stanziati 50 milioni di euro. Nel maggio 2023, un nuovo decreto ministeriale ha stanziato un importo a fondo perso di 25 milioni di euro al fine di promuovere l'acquisto di veicoli più ecologici e tecnologicamente avanzati e il conseguente rinnovo della flotta. L'acquisto di un autocarro interamente elettrico è sovvenzionato con una cifra massima di 24 000 euro. In caso di contestuale rottamazione di veicoli con una classe ambientale inferiore a EURO VI Step E o Euro VI E, possono essere concessi altri 1000 euro. Anche i veicoli con propulsioni alternative possono ottenere una sovvenzione, a seconda del peso e del modo di propulsione. Ogni impresa può ottenere importi cumulativi non superiori a 550 000 euro e il contributo erogato ai sensi di questa disposizione non può essere cumulato con altri contributi pubblici per lo stesso scopo.

In Francia, a partire dal 2023, la «loi de programmation quinquennale sur l'énergie et le climat (LPEC)» stabilisce le priorità d'azione della politica nazionale in materia di clima e di energia. Il suo Governo ritiene che questa sia un'occasione per definire obiettivi ambiziosi per la promozione dell'elettrificazione del traffico pesante e muoversi quindi nel solco della proposta della Commissione europea di innalzare gli obiettivi di riduzione del CO<sub>2</sub> per i veicoli commerciali pesanti. Entro il 2030 il governo francese intende raggiungere una quota di veicoli elettrici pari al 50 per cento. Per promuovere questo passaggio, alla fine di marzo 2023 ha annunciato

<sup>87</sup> [817896\\_01\\_L.6 \(bund.de\)](#)

<sup>88</sup> Direttiva sulla promozione dei veicoli commerciali leggeri e pesanti con propulsioni alternative e rispettose del clima e della relativa infrastruttura di rifornimento e di ricarica per i veicoli commerciali elettrici (veicoli elettrici alimentati esclusivamente a batteria, veicoli elettrici ibridi a ricarica esterna e veicoli con celle a combustibile).

un programma<sup>89</sup> per l'ammontare di 100 milioni di euro per l'acquisizione di autocarri elettrici e stazioni di ricarica. Il programma comprende in particolare bandi per progetti con un budget di 60 milioni di euro, di cui 55 milioni di euro per autocarri elettrici e 5 milioni di euro per autobus elettrici. Gli aiuti per l'acquisto o il noleggio a lungo termine di un veicolo possono ammontare fino al 65 per cento dei costi aggiuntivi per l'acquisizione di un veicolo elettrico pesante, purché sia rispettato il limite massimo di 75 000 euro per un veicolo con un peso massimo compreso tra 4,5 e 12 tonnellate, 100 000 euro per un veicolo con un peso massimo superiore a 12 tonnellate e 150 000 euro nel caso speciale dei trattori per semirimorchi. Questo programma fa seguito a quello concepito per il periodo 2021–2022 nel quadro di «France Relance»<sup>90</sup>, anch'esso con una dotazione di 100 milioni di euro e destinato a concedere buoni di 50 000 euro per l'acquisto di un veicolo a zero emissioni. Per il 2024 non è stato deciso ancora nulla. Il Governo francese sostiene inoltre l'industria al fine di promuovere, tra l'altro, la produzione in territorio francese di autocarri e automobili e delle relative componenti. Per il 2022 e il 2023 sono stati pubblicati bandi per progetti specifici che beneficiano dei mezzi messi a disposizione dallo Stato nel contesto del piano di finanziamento per il periodo successivo alla pandemia «France 2030»<sup>91</sup>. L'obiettivo politico consiste nel produrre in Francia, entro il 2030, 2 milioni di veicoli elettrici all'anno.

### **5.3.2 Ripercussioni per le imprese e le PMI**

Il progetto ha evidenti ripercussioni sulle valutazioni di carattere economico-aziendale dei detentori di veicoli e delle imprese di trasporto, in particolare per quanto riguarda l'acquisto e l'impiego dei veicoli. Il sistema di sconti e i contributi d'investimento favoriscono un passaggio economicamente più conveniente a un parco veicoli decarbonizzato, in linea con l'obiettivo di promuovere la diffusione di veicoli sostenibili. Questi provvedimenti sono concepiti in modo da non incidere sulla struttura del mercato dei trasporti. Le imprese più grandi non sono privilegiate rispetto alle PMI o viceversa. I provvedimenti sono a disposizione di tutti i partecipanti al mercato svizzero allo stesso modo.

Il progetto non comporta alcun aumento generalizzato delle tariffe della TTPCP, bensì si limita a introdurre un nuovo criterio di calcolo. È dunque prevedibile che, a seconda dei veicoli interessati, la modifica darà luogo a una tassa più bassa o più elevata. I limiti tariffari massimi sono fissati nell'ATT e non vengono modificati dal presente progetto.

### **5.4 Ripercussioni sulla società**

Il progetto è inteso a consentire una migliore internalizzazione di tutti i costi esterni. Pertanto, il suo valore aggiunto consiste prevalentemente nel fatto che tutti i costi

<sup>89</sup> <https://www.actu-transport-logistique.fr/franceroutes/actualites/le-gouvernement-annonce-100-millions-deuros-daides-pour-lacquisition-de-camions-non-gasoil-770760.php>

<sup>90</sup> <https://www.economie.gouv.fr/plan-de-relance/bonus-achat-vehicule-industriel-lourd>

<sup>91</sup> <https://www.gouvernement.fr/france-2030-lancement-de-l-appel-a-projets-soutien-aux-projets-d-investissements-pour-produire-en>

esterni generati dal traffico pesante saranno più correttamente attribuiti secondo il principio di causalità.

Le misure qui proposte sono concepite in modo da aiutare la società nel passaggio a un'industria dei trasporti sostenibile e decarbonizzata. Una tale trasformazione non dovrà tuttavia causare prezzi più elevati per i consumatori finali.

## **5.5 Ripercussioni sull'ambiente**

### **5.5.1 Ripercussioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, foniche e di sostanze inquinanti**

Il nuovo regime della TTPCP aumenterà il contributo della tassa agli sforzi della Svizzera in tema di politica ambientale. In Svizzera, il settore dei trasporti è stato responsabile nel 2020 dell'emissione di 13,7 milioni di tonnellate equivalenti di CO<sub>2</sub>, a fronte di emissioni complessive pari a 43,4 milioni. Di queste, 2,71 milioni erano attribuibili al trasporto di merci su autocarri e autofurgoni<sup>92</sup>. Il traffico pesante può dunque fornire un contributo determinante al conseguimento degli obiettivi ambientali della Svizzera, in particolare se in una prospettiva a più lungo termine si potrà pensare di utilizzare le emissioni di CO<sub>2</sub> come criterio di differenziazione. L'ulteriore sviluppo della TTPCP crea a sua volta incentivi importanti affinché la decarbonizzazione possa progredire nel modo più rapido possibile. Le emissioni foniche del traffico pesante dipendono, oltre che dalla prestazione chilometrica, anche dalla velocità, dal numero di assi, dal peso, dagli pneumatici e dal modo di propulsione di un veicolo. Negli autocarri, a velocità costanti fino a circa 45 km/h (circa 30 km/h negli autofurgoni) prevale il rumore da propulsione, mentre a velocità più elevate prevale il rumore prodotto dagli pneumatici. Un traffico merci elettrificato determinerebbe quindi una sensibile riduzione del rumore nelle aree urbane a seguito delle basse velocità e del traffico a singhiozzo, mentre sulle autostrade non si otterrebbe lo stesso effetto. Inoltre, poiché nei veicoli elettrici vengono meno gli inquinanti atmosferici prodotti dalla combustione del carburante, l'elettrificazione del traffico merci contribuirebbe anche al miglioramento della qualità dell'aria.

### **5.5.2 Ripercussioni sul consumo di energia**

Grazie agli incentivi a favore di veicoli con motori a combustione a più basso consumo energetico e di propulsioni elettriche più efficienti sotto il profilo energetico, il progetto determina complessivamente (*ceteris paribus*) una riduzione del consumo di energia. Il consumo di energia elettrica nel traffico merci su strada aumenterà a causa dell'elettrificazione e, a seconda del mix di tecnologie, anche a seguito dell'impiego di carburanti sintetici. Rimane dunque centrale potenziare l'approvvigionamento di energia elettrica rinnovabile, così come impiegare tecnologie intelligenti (veicoli con ricarica bidirezionale, «vehicle-to-grid») al fine di stabilizzare la rete e dimensionare il potenziamento in modo efficiente.

<sup>92</sup> Inventario svizzero dei gas serra, Ufficio federale dell'ambiente.

Nel contempo diminuiranno le vendite di veicoli diesel e calerà quindi il consumo di tale carburante. A conti fatti, l'aumento del consumo di energia elettrica e la riduzione del consumo di gasolio dovrebbero dare luogo a risparmi energetici e a un contestuale miglioramento dell'efficienza energetica complessiva.

Il fabbisogno supplementare di elettricità dovrà essere coperto, tra l'altro, mediante un potenziamento della produzione nazionale di energia elettrica da fonti rinnovabili. La mobilità elettrica dovrà essere garantita nella sua totalità da un'offerta energetica sicura. In tale contesto, gli orari di punta dei consumi elettrici potranno essere decongestionati ricaricando i veicoli nelle fasce orarie in cui viene prodotta più corrente di quella consumata.

## **5.6 Periodo transitorio per l'adeguamento alla nuova tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni**

Lo sviluppo della TTPCP avrà ripercussioni dirette sugli attori del settore. La classificazione dei veicoli nelle diverse categorie di tassa cambierà e alcuni veicoli che attualmente si trovano in una determinata categoria potrebbero venire collocati in una categoria meno conveniente. I partecipanti al mercato hanno tempo fino all'entrata in vigore della legge per adottare i provvedimenti del caso. Le misure proposte nel progetto assicurano la certezza della pianificazione ai detentori di veicoli, in quanto a partire dalla data di attuazione questi sapranno sempre esattamente con sette anni di anticipo a quale categoria sarà attribuito un veicolo.

## **5.7 Altre ripercussioni**

L'effetto incentivante a favore di tecnologie di propulsione maggiormente ecologiche crea anche forti incentivi per tecnologie innovative, come lo sono per esempio i veicoli a batteria, che possono schiudere nuovi potenziali di mercato per l'economia svizzera.

## **6 Aspetti giuridici**

### **6.1 Costituzionalità**

#### **Conformità costituzionale del sistema di sconti**

L'articolo 85 Cost. offre la possibilità alla Confederazione di coprire i costi causati dal traffico pesante mediante l'imposta sul traffico pesante. L'obiettivo costituzionale consiste nel realizzare il principio di causalità e la copertura dei costi.

Il sistema di sconti proposto serve a includere gradualmente i veicoli elettrici nell'obbligo di pagamento della tassa sul traffico pesante. Con un sistema di sconti a tempo determinato per i veicoli elettrici si mette però anche in conto che, a causa delle tariffe ridotte, i proventi durante il periodo di validità degli sconti non raggiungeranno in linea di massima i livelli che potrebbero essere conseguiti dopo la fine dell'esenzione dei veicoli elettrici (v. n. 3.1.4). Con tale sistema si mira ad accelerare ulteriormente la diffusione dei veicoli elettrici, in modo da ridurre nel medio periodo

i costi esterni generati dalle emissioni di CO<sub>2</sub> del traffico pesante. Il traffico pesante elettrico sarà volutamente sgravato di una parte dei costi esterni da esso causati. Per contro, sarà creato un incentivo finanziario per il traffico pesante a ridurre ulteriormente i costi esterni basati sul CO<sub>2</sub> e quindi, in particolare dopo la scadenza del sistema di sconti, la quota dei costi non coperti. Non si tratta pertanto di una copertura dei costi (a posteriori) come finora, quanto piuttosto, in via transitoria, di una riduzione anticipata dei costi esterni. Meno costi esterni si generano dall'utilizzo di veicoli elettrici e meno se ne dovranno poi coprire. Sotto questo aspetto, il sistema di sconti è compatibile con l'obiettivo descritto della copertura dei costi e quindi con lo scopo della TTPCP.

Tasse e imposte devono essere conformi ai principi di cui all'articolo 127 capoverso 2 Cost. Lo stesso deve valere anche per l'introduzione di un sistema di sconti. Se sono previsti sconti supplementari per la categoria di tassa dei veicoli elettrici ma non per i veicoli con motore a combustione, questo rappresenta una violazione del principio di uniformità dell'imposizione, come risulta in particolare anche dal principio generale dell'uguaglianza giuridica (art. 8 Cost.). Una violazione di tale principio sotto forma di un'agevolazione fiscale a tempo determinato può essere giustificata solo se l'obiettivo di incentivazione perseguito con il sistema di sconti è sancito allo stesso livello dello scopo primario della tassa, pur rappresentando solo una misura transitoria. Il presente sistema di sconti persegue l'obiettivo di un rapido passaggio a un traffico pesante possibilmente a zero emissioni di CO<sub>2</sub> ai fini della protezione dell'ambiente secondo l'articolo 74 Cost. Nella Costituzione, l'obiettivo di incentivazione perseguito mediante il sistema di sconti è dunque sancito allo stesso livello dello scopo perseguito dalla TTPCP.

Il sistema di sconti deve inoltre essere oggettivamente necessario e idoneo a conseguire l'obiettivo perseguito, e all'interesse pubblico a conseguire l'obiettivo di incentivazione dev'essere attribuito un valore superiore rispetto al principio di uniformità dell'imposizione. Il fatto che il sistema di sconti sia idoneo ma anche necessario a conseguire l'obiettivo della protezione dell'ambiente è già stato discusso in maniera approfondita (v. n. 3.1.4.1). Ad oggi i veicoli elettrici sono totalmente esonerati dalla TTPCP. In futuro rappresenteranno però una parte considerevole della flotta ed è dunque necessario che siano inclusi anch'essi nella TTPCP e assoggettati all'obbligo di pagamento della tassa. Per non compromettere l'effetto incentivante finora ottenuto grazie all'esenzione, è opportuno concedere uno sconto per un periodo limitato al fine di promuovere il passaggio a una flotta a zero emissioni di CO<sub>2</sub> e attenuare in via transitoria gli effetti di questo assoggettamento. Una rapida penetrazione di mercato dei veicoli elettrici e la conseguente riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, ma anche dei costi esterni da esse causati, rivestono importanza in quanto contributo alla protezione dell'ambiente (v. n. 3.1.4.1). All'interesse pubblico nei confronti di tale contributo dev'essere attribuito un valore elevato, in modo che questa agevolazione fiscale trovi la propria giustificazione come scostamento temporalmente limitato e relativamente modesto dal principio di uniformità dell'imposizione.

La TTPCP persegue un effetto incentivante e rappresenta uno dei provvedimenti centrali per il conseguimento dell'obiettivo di trasferimento del traffico (art. 84 cpv. 2 Cost.). Tale circostanza merita di essere tenuta anch'essa in considerazione. È improbabile che a causa dell'introduzione a tempo determinato del sistema di sconti

il traffico pesante passerà di nuovo dalla ferrovia alla strada, con conseguenti ripercussioni negative sulla politica di trasferimento del traffico. Un simile effetto, semmai, non si produrrebbe durante il periodo del sistema di sconti a tempo determinato e del conseguente graduale assoggettamento dei veicoli elettrici alla TTPCP, bensì già oggi, durante il periodo dell'esenzione totale. Secondo l'articolo 84 capoverso 2 Cost., l'obiettivo di trasferimento del traffico riguarda principalmente il traffico di transito da confine a confine e il traffico merci su lunghe distanze. Rispetto ai costi complessivi di un trasporto su strada a lunga distanza, gli sconti rivestono un ruolo secondario. Inoltre, un ulteriore trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia nell'ambito del collegamento capillare e della consegna locale è possibile solo in misura limitata. Poiché tuttavia la TTPCP viene riscossa per tutta la rete stradale e solo una parte è rilevante dal punto di vista tecnico del trasferimento del traffico, il sistema di sconti non risulta complessivamente in contrasto con l'obiettivo di trasferimento.

### **Conformità costituzionale dei contributi d'investimento**

I contributi d'investimento condividono con il sistema di sconti lo stesso obiettivo di protezione ambientale, vale a dire la promozione di veicoli che non producono emissioni di CO<sub>2</sub> e che sono quindi più rispettosi dell'ambiente rispetto ai tradizionali motori a combustione. Con tali contributi si vogliono inoltre attenuare in via transitoria gli effetti dell'assoggettamento dei veicoli elettrici all'obbligo di pagamento della tassa.

I proventi della TTPCP sono a destinazione vincolata in virtù della Costituzione federale ma anche della LTTP. Secondo l'articolo 85 capoverso 2 Cost., devono essere impiegati per coprire le spese connesse ai trasporti terrestri. Inoltre, l'articolo 87a capoverso 2 lettera a Cost. stabilisce che il FIF è finanziato in particolare con al massimo due terzi dei proventi della TTPCP. Tale quota corrisponde al massimo alla quota del prodotto della TTPCP spettante alla Confederazione secondo l'articolo 19 capoverso 1 LTTP. Sempre che il FIF disponga di una riserva adeguata, la Confederazione dovrà poter impiegare i mezzi della sua quota non necessari per il Fondo per compensare i costi scoperti correlati al traffico stradale da essa sostenuti (art. 19 cpv. 2<sup>bis</sup> LTTP). I contributi d'investimento andranno a vantaggio dello stesso traffico merci soggetto alla tassa. Alla luce di questa situazione, è essenziale che il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria rimanga garantito, in modo da continuare a renderla più attraente rispetto alla strada e conseguire il più possibile l'effetto di trasferimento del traffico. Solo così si potrà garantire lo scopo primario della tassa e solo a questa condizione si potranno impiegare risorse supplementari per l'ulteriore copertura dei costi da sostenere in relazione al traffico stradale. Per la questione della compatibilità dei contributi d'investimento per la riduzione dei costi esterni con il principio della copertura dei costi, e quindi della conformità alla destinazione vincolata della tassa, si rimanda alle argomentazioni di cui sopra sulla costituzionalità del sistema di sconti.

Come anche nel sistema di sconti proposto, l'effettiva concessione dei contributi d'investimento dipenderà non solo dalla disponibilità di una riserva adeguata del FIF, ma anche dalla diffusione dei veicoli elettrici sul mercato. Il contributo d'investimento non deve inoltre superare il controvalore della tariffa media ridotta mediante il sistema

di sconti (v. n. 3.1.4.2). Per tale motivo, anche i contributi d'investimento diminuiscono nel tempo e per la loro configurazione finanziaria si orientano direttamente al sistema di sconti.

È competenza del Consiglio federale accertare se sono garantiti il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria e l'effetto di trasferimento alla ferrovia e se la diffusione dei veicoli elettrici sul mercato rende necessaria o giustifica la concessione di contributi d'investimento. Il Consiglio federale deve poter decidere in tempi rapidi, prima dell'attuazione delle misure accompagnatorie, quale dev'essere la loro entità e se siano eventualmente superflue. Tale circostanza è tenuta in considerazione attraverso il riconoscimento al Consiglio federale, mediante la formulazione scelta, della mera facoltà di concedere contributi d'investimento senza tuttavia averne l'obbligo.

## **6.2                   Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera**

Con la stipulazione degli Accordi bilaterali I, la Svizzera ha potuto sancire il proprio sistema di pedaggi per il traffico pesante, vale a dire la TTPCP, nell'ATT (v. n. 1.1.2). Le prestazioni di trasporto tra la Svizzera e l'UE sono disciplinate in particolare dall'ATT. Il presente progetto è in sintonia con le disposizioni vigenti dell'ATT.

Dal 1992, anno di adozione della Convenzione sul clima delle Nazioni Unite<sup>93</sup> (UNFCCC), le rappresentanze nazionali di tutto il mondo si riuniscono a cadenza regolare nell'intento di contenere i cambiamenti climatici. La sua adozione rappresenta una pietra miliare ai fini del coordinamento a livello internazionale. Il suo scopo è stabilizzare le concentrazioni di gas serra nell'atmosfera a un livello che impedisca una pericolosa perturbazione del sistema climatico. Ad oggi la UNFCCC è stata ratificata da 195 Stati e dall'UE e ha validità universale. Gli Stati contraenti si riuniscono a cadenza annuale nell'ambito della COP.

Nel quadro dell'Accordo di Parigi sul clima del 12 dicembre 2015<sup>94</sup>, la Svizzera si è impegnata a ridurre le proprie emissioni entro il 2030 del 50 per cento rispetto al 1990 (Nationally Determined Contribution, NDC). L'Accordo di Parigi si pone l'obiettivo di limitare il riscaldamento globale medio ben al di sotto di 2 gradi Celsius rispetto all'era preindustriale, perseguendo un aumento massimo della temperatura di 1,5 gradi Celsius. Per rispettare gli impegni assunti a livello internazionale, la Svizzera deve pertanto ridurre con costanza le sue emissioni di gas serra ed essere totalmente decarbonizzata entro il 2050. Nel 2020 le emissioni di CO<sub>2</sub> generate dal traffico ammontavano in tutto a 13,4 milioni di tonnellate (senza il trasporto aereo internazionale), pari al 39 per cento delle emissioni di CO<sub>2</sub> della Svizzera<sup>95</sup>. Con l'inclusione nel sistema della TTPCP di tutti i veicoli che causano costi esterni per la società, verrà internalizzata una parte importante di tali costi. La considerazione futura di tali emissioni nel calcolo della TTPCP costituirà pertanto un importante passo

<sup>93</sup> RS **0.814.01**

<sup>94</sup> RS **0.814.012**

<sup>95</sup> [Umweltauswirkungen | Ufficio federale di statistica \(admin.ch\)](#)

avanti nella giusta direzione. Privilegiando a tempo determinato i veicoli elettrici rispetto a quelli con motore a combustione, l'ulteriore sviluppo della TTPCP contribuirà al rinnovo del parco di autocarri. Le imprese di trasporto avranno infatti un interesse a investire nei veicoli elettrici, così da pagare una tassa inferiore. La riduzione delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti contribuirà di conseguenza a tener fede agli impegni assunti dalla Svizzera con l'adozione dell'Accordo di Parigi sul clima.

In base alla Convenzione dell'UNECE sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a lunga distanza (CLRTAP) e in particolare come parte contraente del protocollo di Göteborg, la Svizzera ha anche assunto una serie di impegni internazionali. Inoltre è membro della Coalizione per il clima e l'aria pulita, che promuove l'azione a favore delle forzanti climatiche a breve durata di vita. Motivando le imprese di trasporto a investire nei veicoli elettrici, il progetto contribuirà alla riduzione di queste forzanti.

### **Nesso tra il sistema di sconti e gli sviluppi europei e compatibilità con l'ATT**

Il sistema di sconti progettato vale per i detentori di veicoli sia svizzeri che provenienti dall'UE e ne è stata accertata la compatibilità con il principio di non discriminazione sancito nell'ATT, secondo il quale è vietata ogni discriminazione (diretta o indiretta) in base alla nazionalità del trasportatore, al luogo di immatricolazione del veicolo o all'origine e/o alla destinazione del trasporto (art. 1, par. 3, 32, 38, par. 1, e 52, par. 1, ATT) (v. n. 2.2.1).

Il sistema di sconti dev'essere analizzato anche dal punto di vista dell'articolo 38, paragrafo 6, ATT, nel quale è stabilito che non possono essere concessi, direttamente o indirettamente, aiuti di Stato alle imprese, in particolare quelle di trasporto, che subiscono conseguenze economiche legate ai costi di trasporto a causa delle tariffe previste. Il sistema di sconti potrebbe essere considerato un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 38, paragrafo 6, ATT, ossia un provvedimento che mira ad attenuare le conseguenze economiche derivanti alle imprese di trasporto dall'aumento dei costi di trasporto associato all'adeguamento della TTPCP. Al riguardo, nulla cambia il fatto che il sistema di sconti sarà accessibile a tutti i detentori di veicoli elettrici e non è quindi prevista alcuna agevolazione selettiva di singole persone soggette alla tassa. È lecito ritenere che il divieto di aiuti di Stato valga in linea di principio senza eccezioni<sup>96</sup>. Nell'ambito dei chiarimenti in corso con l'UE, la Svizzera si è informata in merito a come siano da intendersi gli aiuti di Stato dell'UE ai fini dell'articolo 38, paragrafo 6, ATT e in che modo il sistema di sconti debba essere valutato sotto tale aspetto (v. n. 2.2.2). In tale contesto, in sede di Comitato misto sui trasporti terrestri del 20 giugno 2023, la Svizzera ha chiesto all'UE di esprimersi in merito all'interpretazione dell'articolo 38, paragrafo 6, ATT nel quadro del presente progetto.

Il servizio competente della Commissione europea ha quindi replicato che il sistema di sconti non è da intendersi come un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 38, paragrafo 6, ATT e ha ritenuto che l'articolo 39, paragrafo 6, ATT debba essere letto in combinato disposto con l'articolo 37 e l'articolo 38, paragrafo 1, ATT. Tali articoli stabiliscono che le parti contraenti, in linea con gli obiettivi dell'ATT, nell'ambito

<sup>96</sup> FF 1999 5092, in particolare 5231

delle loro competenze e secondo le loro rispettive procedure, si prefiggono di introdurre progressivamente sistemi di tariffazione. Questi servono a imputare ai veicoli circolanti su strada come anche agli altri modi di trasporto i costi cui danno origine (art. 37) e devono basarsi sui principi enunciati nell'articolo 32 ATT, in particolare la non discriminazione, la proporzionalità e la trasparenza (art. 38, par. 1). Il sistema di sconti non ha né l'obiettivo né l'effetto di favorire determinate imprese di trasporto o determinati produttori di veicoli. Piuttosto, la tariffa ridotta rappresenta un nuovo sistema di tassazione applicabile a tutte le imprese di trasporto e a tutti i detentori di veicoli che utilizzano veicoli a zero emissioni omologati in Svizzera o negli Stati membri dell'UE.

Tenuto conto di tutti questi elementi, l'introduzione di un sistema di tariffazione particolare per i veicoli a zero emissioni non è da considerarsi un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 39, paragrafo 6, ATT e dunque vietato a norma di tale Accordo.

### **Nesso tra i contributi d'investimento e gli sviluppi europei e compatibilità con l'ATT**

I detentori di veicoli esteri non possono beneficiare dei contributi d'investimento per i veicoli elettrici. In tal senso, questo provvedimento rappresenterebbe una discriminazione sulla base della provenienza del detentore di veicoli (art. 1, par. 3, 32, 38, par. 1, e 52, par. 1, ATT). A onor del vero va tuttavia detto che neanche i detentori di veicoli svizzeri beneficiano dei contributi d'investimento per l'acquisto di veicoli elettrici che sono già oggi analogamente corrisposti in diversi Paesi dell'UE.

Sulla base della volontà del Consiglio federale di configurare i contributi d'investimento come possibile integrazione del sistema di sconti, solo i detentori di veicoli svizzeri possono scegliere tra usufruire del sistema di sconti e ricevere contributi d'investimento. Tale possibilità non sarebbe invece offerta ai detentori di veicoli dell'UE. Affinché la mancanza di scelta per i detentori di veicoli dell'UE non rappresenti una discriminazione ai sensi dell'ATT, i contributi d'investimento dovrebbero essere configurati in modo che essi, nel loro effetto economico e nella loro lucratività, non si differenzino dalle tariffe ridotte del sistema di sconti. La mancanza di scelta non deve quindi comportare sostanziali svantaggi per i detentori di veicoli dell'UE.

Poiché il sistema di sconti sarebbe applicabile a tutti i veicoli svizzeri ed europei, i servizi della Commissione europea ritengono che un simile provvedimento rispetterebbe meglio il principio di non discriminazione sancito nell'ATT e comporterebbe ostacoli alla concorrenza meno gravosi rispetto alle misure di promozione sotto forma di contributi d'investimento per l'acquisto di veicoli a zero emissioni. L'UE ritiene tuttavia che anche un sistema di contributi d'investimento a integrazione di un sistema di sconti e rispetti le condizioni illustrate sarebbe sostanzialmente compatibile con l'ATT (v. n. 2.2.1).

Secondo il servizio competente dell'UE, in base al principio sopra illustrato in relazione al sistema di sconti, neppure i contributi d'investimento sono da intendersi come aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 38, paragrafo 6, ATT.

### **Nesso tra l'introduzione di una nuova categoria «non soggetta a una norma EURO» per i veicoli elettrici e gli sviluppi europei e compatibilità con l'ATT**

Con il presente progetto, i veicoli elettrici devono essere integrati nella TTPCP. Al numero 1.2.1 è spiegato per quale motivo sussiste la necessità di un tale assoggettamento alla tassa.

Poiché l'articolo 40, paragrafo 2, ATT stabilisce che le tariffe sono differenziate in base a 3 categorie di norme sulle emissioni (EURO), i veicoli devono essere assegnati alle categorie in base alla loro norma EURO. Per definizione, i veicoli elettrici non sono soggetti a una norma EURO, in quanto non producono inquinanti atmosferici. Il testo dell'ATT non prevede dunque espressamente l'integrazione di veicoli che non emettono questo genere di sostanze inquinanti.

Il fatto che l'assoggettamento dei veicoli elettrici all'obbligo della TTPCP non sia espressamente previsto nell'ATT si spiega in particolare con l'impossibilità, al momento della stipulazione dell'Accordo, di prevedere gli sviluppi tecnici nel settore dei veicoli elettrici e in che misura questi sarebbero aumentati, soprattutto nel traffico pesante.

Il testo dell'articolo 40, paragrafo 2, ATT può però anche essere interpretato nel senso di ammettere la creazione di una categoria di tassa che comprenda i veicoli non soggetti a una norma EURO. Una simile categoria «non soggetta a una norma EURO» diverrebbe quindi la categoria più vantaggiosa fra le tre attualmente esistenti, in considerazione dei costi esterni sensibilmente più bassi di questi veicoli (v. n. 1.2.1.4).

Tale interpretazione si basa da un lato sulla nuova categoria 5 della direttiva Eurobollo modificata, che comprende i veicoli pesanti a zero emissioni (di CO<sub>2</sub>), con un conseguente ravvicinamento alla situazione giuridica dell'UE. Dall'altro, si orienta all'obiettivo perseguito dal sistema di tariffazione e sancito nell'articolo 37 ATT di imputare al traffico pesante i costi cui dà origine. Sebbene i veicoli elettrici diano luogo a meno costi esterni rispetto a quelli convenzionali, sono pur sempre responsabili di costi a carico della collettività. Pertanto, la loro integrazione nella TTPCP mira in primo luogo a internalizzare anche questi costi.

L'integrazione dei veicoli elettrici è altresì in linea con l'intento dell'UE di attuare in modo più rigoroso il principio di causalità sancito nella direttiva Eurobollo. Il progetto intende dunque armonizzare il diritto svizzero con quello dell'UE per quanto riguarda la decarbonizzazione del traffico stradale e garantire così l'attuazione dell'idea guida dell'ATT delineata nel preambolo. Infatti, nel preambolo come anche nell'articolo 1, paragrafo 1, l'ATT si propone di sviluppare una politica dei trasporti coordinata allo scopo di incoraggiare l'uso di mezzi di trasporto di merci e passeggeri più rispettosi dell'ambiente, nell'ottica di unire la tutela dell'ambiente all'efficacia dei sistemi di trasporto, segnatamente nella regione alpina. Secondo l'articolo 30, paragrafo 1, ATT, le parti contraenti convengono di sviluppare, nella misura necessaria, una politica coordinata nel settore dei trasporti. L'integrazione dei veicoli elettrici mira dunque a realizzare uno degli obiettivi fondamentali dell'ATT, che consiste nel perseguire per quanto possibile una politica dei trasporti coordinata che unisca l'efficienza dei sistemi di trasporto alla tutela dell'ambiente.

In virtù dei motivi sopra esposti, la Svizzera ritiene che i veicoli elettrici possano essere integrati mediante una nuova categoria «non soggetta a una norma EURO», senza bisogno di apportare modifiche all'ATT.

È tuttavia possibile che l'UE non condivida l'interpretazione fornita dalla Svizzera dell'articolo 40, paragrafo 2, ATT e dell'Accordo in generale per quanto riguarda l'integrazione dei veicoli elettrici nella TTPCP. In particolare, l'UE potrebbe ritenere che la loro integrazione richieda un adeguamento dell'ATT (art. 40). Nel caso in cui il progetto dovesse essere portato avanti e i veicoli elettrici dovessero essere integrati contrariamente all'interpretazione dell'UE, quest'ultima potrebbe adottare nei confronti della Svizzera misure di riequilibrio secondo l'articolo 50 ATT. Per tale motivo, in occasione del Comitato misto sui trasporti terrestri dell'8 dicembre 2023, la Svizzera ha informato l'UE della sua intenzione di introdurre una categoria «non soggetta a una norma EURO» (v. n. 2.2). Durante la procedura di consultazione si terrà un dialogo per presentare il progetto nel dettaglio ai servizi della Commissione europea e ottenere il loro parere.

Per sancire l'integrazione dei veicoli elettrici nella TTPCP sarà in ogni caso necessaria una decisione del Comitato misto.

### **6.3 Forma dell'atto**

Secondo l'articolo 164 capoverso 1 Cost., tutte le disposizioni importanti che contengono norme di diritto sono emanate sotto forma di leggi federali. Il presente progetto garantisce l'adempimento di tale requisito.

### **6.4 Subordinazione al freno alle spese**

Secondo l'articolo 159 capoverso 3 lettera b Cost., una disposizione giuridica necessita del consenso della maggioranza dei membri di entrambe le Camere, se prevede un sussidio unico di oltre 20 milioni di franchi o nuovi sussidi ricorrenti di oltre 2 milioni di franchi. I contributi d'investimento secondo l'articolo 3 della nuova legge federale concernente la promozione dell'acquisto di veicoli a motore pesanti a propulsione elettrica del traffico merci, emanata con il presente progetto, sono quindi soggetti al freno alle spese e necessitano del consenso della maggioranza dei membri di entrambe le Camere.

### **6.5 Rispetto del principio di sussidiarietà e del principio dell'equivalenza fiscale**

Con il presente progetto vengono rispettati sia il principio di sussidiarietà sia il principio dell'equivalenza fiscale.

### **6.6 Conformità alla legge sui sussidi**

Secondo l'articolo 3 capoverso 1 LSu, gli aiuti finanziari sono vantaggi pecuniari, concessi a beneficiari estranei all'Amministrazione federale, per assicurare o

promuovere l'adempimento di un compito scelto dal beneficiario. Sono considerati vantaggi pecuniari in particolare le prestazioni in denaro non rimborsabili. I contributi d'investimento proposti nel presente progetto per l'acquisizione di veicoli elettrici rientrano nel concetto di aiuti finanziari. Esiste dunque un nesso con le prescrizioni corrispondenti della LSu.

### **6.6.1 Importanza del sostegno finanziario per il conseguimento degli obiettivi perseguiti**

Il trasporto di merci su strada, in particolare il traffico pesante assoggettato alla TTPCP, è responsabile di gran parte delle emissioni di CO<sub>2</sub> della Svizzera. Una flotta interamente formata da veicoli a zero emissioni di CO<sub>2</sub> contribuirebbe in misura determinante alla decarbonizzazione del settore. Il progetto prevede la concessione di contributi d'investimento per l'acquisizione di veicoli elettrici. Tale incentivo ha lo scopo di accelerare la diffusione dei veicoli a zero emissioni sul mercato e ridurre nel medio periodo i costi esterni causati dalle emissioni di CO<sub>2</sub>.

### **6.6.2 Gestione materiale e finanziaria dei sussidi**

I contributi d'investimento sono finanziati con la quota dei proventi netti della TTPCP (art. 19 LTTP) assegnata alla Confederazione, nella misura in cui sono disponibili risorse finanziarie sufficienti secondo l'articolo 19 capoverso 2<sup>bis</sup> LTTP.

Il Consiglio federale richiede i mezzi necessari al Parlamento nell'ambito del preventivo e del piano finanziario. Il Parlamento decide il finanziamento dei contributi d'investimento mediante crediti d'impegno pluriennali.

L'articolo 3 della legge federale concernente la promozione dell'acquisto di veicoli a motore pesanti a propulsione elettrica del traffico merci prevede esclusivamente la possibilità di contributi d'investimento, lasciando margine d'azione alla Confederazione in tema di politica finanziaria.

Con l'articolo 4 e seguenti della legge viene controllato che l'utilizzo delle risorse sia quello previsto dal legislatore e un utilizzo diverso è sottoposto a una pena. Vengono create le disposizioni penali e attribuite alle autorità le competenze necessarie a tal fine.

Le disposizioni della LSu sono applicabili in via sussidiaria.

### **6.6.3 Procedura di concessione dei contributi**

I contributi d'investimento sono concessi al detentore una tantum per ogni veicolo, sotto forma di contributi a fondo perso. Il Consiglio federale disciplina la procedura e i requisiti per l'assegnazione dei contributi a livello di ordinanza.

### **6.6.4 Durata limitata e struttura regressiva degli aiuti**

La possibilità di concedere contributi d'investimento è temporalmente limitata e da intendersi nel senso di un finanziamento iniziale. L'ammontare dei contributi d'investimento è abbinato al sistema di sconti e dipende direttamente dalla diffusione dei veicoli elettrici sul mercato (v. n. 3.1.4.2). Come le tariffe ridotte nell'ambito del

sistema di sconti, anche l'ammontare dei contributi d'investimento diminuisce nel tempo.

## **6.7 Delega di competenze legislative**

La legge contiene norme di delega a emanare ordinanze nella misura in cui il Consiglio federale, quale organo competente, può emanarne nei limiti fissati dalla legge. Tale delega è necessaria in quanto riguarda regolamentazioni il cui grado di precisazione trascenderebbe il livello di legge. Sulla base delle prescrizioni contenute negli articoli di legge, l'autorizzazione a legiferare della legge è sufficientemente precisata. Nelle nuove disposizioni di legge sono previste le seguenti deleghe:

- adeguamento al rincaro dell'importo massimo della tassa forfettaria sul traffico pesante (art. 4 cpv. 2 LTTP);
- considerazione delle emissioni o del consumo dei veicoli nella definizione delle categorie di tassa (art. 8 LTTP);
- fissazione delle tariffe per le categorie di tassa (art. 8a cpv. 1 LTTP);
- adeguamento al rincaro degli importi massimi della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (art. 8a cpv. 2 lett. f LTTP);
- fissazione di un importo minimo per il rimborso della tassa in caso di fornitura a posteriori della prova dell'attribuzione (art. 8b cpv. 3 LTTP);
- sistema di sconti sulle aliquote dei veicoli a propulsione elettrica per un periodo di cinque anni (art. 2 della legge federale concernente la promozione dell'acquisto di veicoli a motore pesanti a propulsione elettrica del traffico merci);
- precisazione delle disposizioni sui contributi d'investimento: presupposti e procedura per la concessione del contributo e relativo ammontare e prestazione chilometrica media (art. 3 della legge federale concernente la promozione dell'acquisto di veicoli a motore pesanti a propulsione elettrica del traffico merci).

## **6.8 Protezione dei dati**

Il presente progetto non presenta alcun nesso con le prescrizioni in materia di protezione dei dati.



## Abbreviazioni

ARE	Ufficio federale dello sviluppo territoriale
ATT	Accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri per ferrovia e su strada (Accordo sui trasporti terrestri; RS 0.740.72)
Cost.	Costituzione federale della Confederazione Svizzera del 18 aprile 1999 (RS 101)
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
FIF	Fondo per l'infrastruttura ferroviaria
GNC	Gas naturale compresso
GNL	Gas naturale liquefatto
LTTP	Legge federale del 19 dicembre 1997 concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (Legge sul traffico pesante; RS 641.81)
NFTA (o Alptransit)	Nuova ferrovia transalpina
OTTP	Ordinanza del 6 marzo 2000 concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (Ordinanza sul traffico pesante; RS 641.811)
TFTP	Tassa forfettaria sul traffico pesante
tkm	Tonnellata-chilometro (prestazione di trasporto o chilometrica)
TTA	Tassa sui transiti alpini
TTPCP	Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni
UDSC	Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini
UE	Unione europea
UFE	Ufficio federale dell'energia
UFT	Ufficio federale dei trasporti
UNFCCC	Convenzione quadro delle Nazioni Unite del 9 maggio 1992 sui cambiamenti climatici (ratificata dalla Svizzera il 10 dicembre 1993; RS 0.814.01)
USTRA	Ufficio federale delle strade
vCost.	Costituzione federale della Confederazione Svizzera del 29 aprile 1874 (non più in vigore)
veic-km	Veicolo-chilometro

**Glossario**

**Bibliografia**

**Allegati**

**Appendici (avamprogetti di atti normativi)**

