



29 giugno 2022

Piano per la sostituzione delle imposte sugli oli minerali (tassa sostitutiva)

Rapporto per il Consiglio federale

Numero del documento: ASTRA-D-C7613401/103



Indice

SINTESI	4
1. INTRODUZIONE	7
1.1. Incarico del Consiglio federale	7
1.2. Decisioni del Consiglio federale relative a obiettivo climatico e strategia climatica 2050	7
1.3. Presupposti	7
1.4. Panoramica delle imposte sugli oli minerali e di altre tasse sulla circolazione	8
1.4.1. Tasse sulla circolazione	8
1.4.2. Accise sui carburanti: prospettiva globale	9
1.4.3. Accise sui carburanti: prospettiva individuale	10
1.4.4. Quantitativi dei veicoli stradali a motore	11
2. PIANO DI TASSAZIONE	12
2.1. Aspetti generali	12
2.2. Obiettivo e principi fondamentali	12
2.3. Impostazione del piano di tassazione	14
2.3.1. Tasse sulla circolazione da sostituire	14
2.3.2. Ambito di applicazione territoriale	15
2.3.3. Ambito di applicazione materiale (oggetti / soggetti fiscali)	16
2.3.4. Base di calcolo, modello tariffario e importo tariffa	16
2.3.5. Caso particolare: settore non-road	22
2.4. Panoramica del piano di tassazione sul chilometraggio per tutti i veicoli	25
3. PIANO DI RISCOSSIONE	26
3.1. Approccio del sistema	26
3.2. Sostenibilità del piano	27
3.3. Protezione dei dati	27
3.4. Stima dei costi	28
4. COMPATIBILITÀ CON GLI IMPEGNI INTERNAZIONALI DELLA SVIZZERA E PROGRESSI NEI PAESI LIMITROFI	29
4.1. Accordo sui trasporti terrestri	29
4.1.1. Veicoli con peso totale inferiore a 12 t	29
4.1.2. Traffico pesante e veicoli con peso totale a partire da 12 t	29
4.2. Situazione nei Paesi limitrofi	30
5. RAPPORTO CON LA TASSA SUL TRAFFICO PESANTE E RELATIVO SVILUPPO	32
5.1. Rapporto con la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP)	32
5.2. Rapporto con la tassa forfettaria sul traffico pesante (TFTP)	33
5.3. Armonizzazione con lo sviluppo della TTPCP	34
5.4. Conclusioni sulla tassa sul traffico pesante	34
6. RIPERCUSSIONI DELLA SOSTITUZIONE DELLE IMPOSTE SUGLI OLI MINERALI CON UNA TASSA SUL CHILOMETRAGGIO	36
6.1. Turismo del carburante	36
6.2. Spostamento del traffico merci transalpino su altri itinerari	37
6.3. Perdita di proventi dall'imposta sul valore aggiunto	38
6.4. Perdita di proventi dal settore non-road	38
6.4.1. Battelli	39
6.4.2. Altri veicoli never-road (ad es. macchine edili, tosaerba, motoseghe, ecc.)	39
6.5. Ulteriori ripercussioni	40
6.6. Sintesi delle ripercussioni	41

7.	CONCLUSIONI INTERMEDIE.....	42
8.	TASSA SOSTITUTIVA PER I VEICOLI ELETTRICI	42
8.1.	Descrizione.....	42
8.2.	Piano di tassazione	43
8.3.	Piano di riscossione	46
8.4.	Aspetti giuridici	47
8.4.1.	Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	47
8.4.2.	Modifica della Costituzione federale ed elaborazione di una legge attuativa	47
8.5.	Vantaggi dell'approccio semplificato	48
9.	CONCLUSIONI E PROSSIMI PASSI	49
	ALLEGATO 1: INDICE DELLE ABBREVIAZIONI.....	50
	ALLEGATO 2: CATEGORIE E TIPI DI VEICOLI.....	52
	ALLEGATO 3: MODELLI E IMPORTI TARIFFARI PER CATEGORIE DI VEICOLI SECONDO IL PIANO PER UNA TASSA CHILOMETRICA PER TUTTI I VEICOLI (CAP. 2)	53
	ALLEGATO 4: TEMPISTICHE	62

Sintesi

Incarico

Il Consiglio federale ha incaricato il DATEC e il DFF di progettare una tassa commisurata al chilometraggio volta a sostituire le imposte sugli oli minerali ed eventuali altre tasse sulla circolazione (contrassegno stradale, imposta sugli autoveicoli, tassa sui veicoli elettrici), al fine di garantire a lungo termine il finanziamento delle infrastrutture stradali e del bilancio federale.

Calo del gettito delle imposte sugli oli minerali dovuto alla mobilità elettrica; nessuna necessità di intervento progettuale su imposta sugli autoveicoli e contrassegno stradale

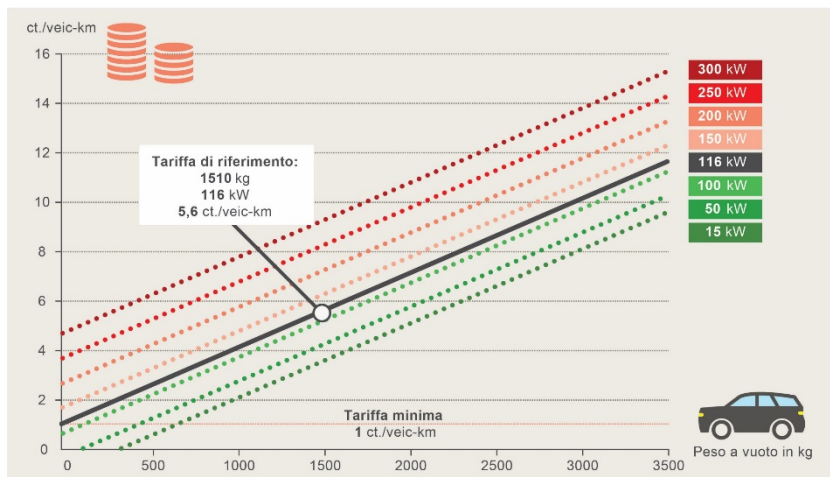
Al fine di garantire il finanziamento delle infrastrutture stradali e del bilancio federale è necessaria una nuova soluzione solo per contrastare il calo dei proventi delle imposte sugli oli minerali, mentre non occorre intervenire sull'imposta sugli autoveicoli né sul contrassegno stradale.

Le accise sui carburanti sono la principale fonte di introiti per il Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS) e il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA); il 40 per cento (imposta base) confluisce nel bilancio federale generale. Il FSTS è impiegato soprattutto per contributi ai Cantoni, ai trasporti pubblici e alla tutela della natura e del paesaggio. La crescente quota di «veicoli elettrici» (concetto che comprende tutti i veicoli a motore con sistemi di propulsione alternativa) e l'obiettivo climatico «saldo netto di emissioni di gas serra pari a zero» portano a un significativo calo dei proventi di tali imposte, tanto che sul lungo periodo il finanziamento a livello federale delle infrastrutture stradali non è più garantito e il volume di entrate destinate al bilancio federale generale si riduce progressivamente.

Progettazione di una tassa chilometrica in sostituzione delle imposte sugli oli minerali

In una prima fase dei lavori si è analizzato come sostituire a livello generale le imposte sugli oli minerali con una tassa chilometrica ed è stato elaborato un piano a tal fine. La base di calcolo principale per una tassa di questo tipo sono i chilometri percorsi, ovvero il chilometraggio. Il modello tariffario ideato prevede una tassa differenziata per tipo di veicolo (ad es. automobile, autocarro) con un importo calcolato di norma in base al peso del mezzo e alla potenza del motore. L'obiettivo è mantenere l'onere finanziario del singolo utente di un veicolo a benzina o diesel quasi invariato rispetto a quello attuale e trattare analogamente i veicoli elettrici. Per compensare i proventi delle imposte sugli oli minerali, la tassa sul chilometraggio per un'automobile con peso e potenza del motore medi dovrebbe ammontare a circa 5,6 ct./veic-km (base dati: 2019), a prescindere dal luogo e dall'orario del viaggio.

Modello tariffario per automobili in base a peso a vuoto e potenza del motore



Ripercussioni indesiderate

Dal prosieguo dei lavori tuttavia è emerso che una completa sostituzione delle imposte sugli oli minerali con una tassa sul chilometraggio per tutti i veicoli avrebbe ripercussioni negative importanti e solo difficilmente evitabili.

Questa soluzione porterebbe a una notevole riduzione dei prezzi dei carburanti, che genererebbe effetti indesiderati dovuti soprattutto ai nuovi rapporti di prezzo con l'estero. In Svizzera si diffonderebbe un cosiddetto significativo «turismo del pieno», con conseguente aumento del traffico nelle regioni di confine.

e peggioramento del bilancio climatico nazionale. In più, si rischierebbe un incremento del traffico merci nazionale: i veicoli pesanti con serbatoi di capacità elevata infatti, avendo la possibilità di risparmiare in maniera significativa facendo rifornimento in Svizzera a prezzi convenienti, prediligerebbero gli itinerari attraverso il nostro Paese. L'eliminazione delle imposte sugli oli minerali nonché la conseguente riduzione dei prezzi dei carburanti disincentiverebbero un consumo oculato di questi ultimi, effetto che risulterebbe paradossale alla luce degli attuali sforzi per la tutela del clima e darebbe altresì un segnale sbagliato.

Per via di queste ripercussioni indesiderate, le imposte sugli oli minerali saranno mantenute in modo invariato e verrà introdotta una tassa sul chilometraggio (tassa sostitutiva) solo per i veicoli elettrici che al momento non versano alcuna imposta. Questa soluzione semplificata consente di garantire il finanziamento e, allo stesso tempo, evitare le ripercussioni negative illustrate.

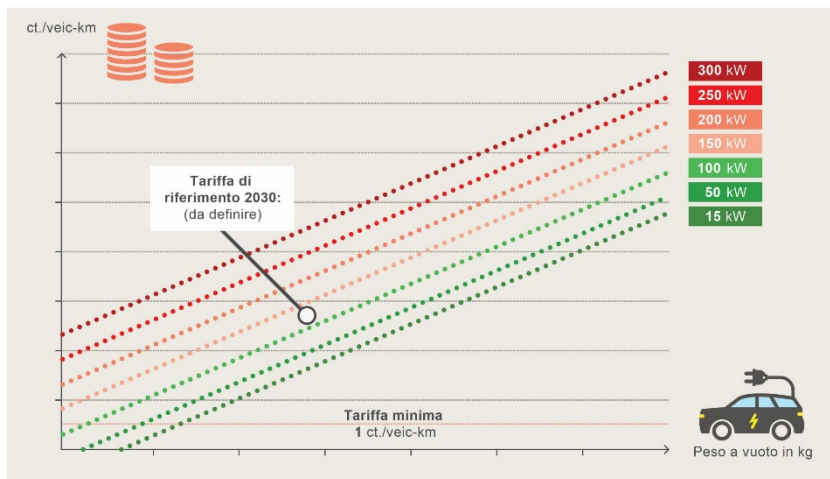
«Tassa sostitutiva»: tassa chilometrica per i veicoli elettrici

La tassa sostitutiva si applica ai veicoli immatricolati in circolazione non alimentati esclusivamente con carburanti o energie di propulsione soggetti alle imposte sugli oli minerali. In sostanza, si tratta di una tassa commisurata al chilometraggio con una tariffa per chilometro percorso in Svizzera.

Il piano elaborato per tutti i veicoli, con tariffe differenziate in base al tipo di mezzo (automobile, motoveicolo, autotreno, ecc.) e a loro volta diversificate secondo i parametri di peso del veicolo e potenza del motore, si può riprendere sostanzialmente anche per il sottoinsieme dei veicoli elettrici. Grazie a questi criteri di differenziazione si intende fare in modo che veicoli analoghi, a prescindere dal tipo di propulsione, forniscano un contributo finanziario circa equivalente. I mezzi pesanti e con motori potenti verseranno una tariffa maggiore rispetto a quelli leggeri con motori di potenza ridotta (come in genere avviene oggi con le imposte sugli oli minerali in base al consumo specifico di carburante).

Tuttavia, rispetto ai veicoli convenzionali, quelli elettrici al momento presentano valori di peso e potenza del motore mediamente più elevati. In più, in vista di una possibile introduzione della tassa sostitutiva, occorre considerare che parametri essenziali come questi nel frattempo varieranno ulteriormente. È necessario dunque calibrare il modello tariffario con piani dettagliati di successiva definizione in modo da garantire che, in media, un veicolo elettrico versi circa lo stesso importo pagato da un veicolo convenzionale soggetto alle imposte sugli oli minerali.

Schema di modello tariffario per automobili elettriche in base a peso a vuoto e potenza del motore



Acquisizione e trasmissione del chilometraggio (distanza in km)

Le tecnologie attualmente disponibili consentono di riscuotere una tassa sostitutiva per ogni chilometro percorso in Svizzera acquisendo i dati sulla distanza via satellite (ad es. GALILEO e/o GPS) e trasmettendoli tramite telefonia mobile.

Questo approccio risponde alle esigenze future ed è realizzabile con varie soluzioni:

- specifico apparecchio di rilevamento predefinito, da installare sul veicolo;
- European Electronic Toll Service (EETS), ovvero ricorso a vari operatori autorizzati e ai loro dispositivi di rilevamento;
- app per smartphone per gli utenti esteri occasionali;

- strumentazione di bordo del veicolo, ovvero tramite i sistemi elettronici installati dal costruttore, che trasmettono a quest'ultimo i dati relativi al mezzo, ad esempio il numero di chilometri percorsi.

È possibile una combinazione flessibile di soluzioni coesistenti che nel corso del tempo, a seconda di come si evolverà il mercato, di cosa accadrà negli altri Paesi, nonché di quali saranno le preferenze degli utenti e i progressi tecnologici, potrà subire variazioni senza rendere necessarie modifiche sostanziali del sistema. Nel prosieguo dei lavori si esaminerà tuttavia anche un approccio tecnico che, a differenza di quelli sopracitati, funzioni senza localizzazione geografica.

Protezione dei dati

Come dimostrato da uno studio condotto già nel 2019, dal punto di vista tecnico e organizzativo, buone pratiche già consolidate rendono del tutto possibile acquisire le informazioni sulla mobilità necessarie per la tassa sostitutiva in modo centralizzato e conforme alla protezione dei dati. A livello di funzionalità del sistema di riscossione in termini di acquisizione e analisi centralizzata dei dati, fatturazione e gestione conti clienti, si riscontrano diverse analogie con sistemi già in uso (ad es. amministrazioni fiscali, banche, operatori di telecomunicazioni), pertanto gli aspetti di protezione dei dati non rappresenterebbero una novità.

È dunque possibile un'attuazione trasparente e conforme al diritto sulla protezione dei dati. I requisiti in materia andranno perciò definiti in modo esplicito e concreto in una futura «legge sulla tassa sostitutiva», ad esempio elencando esaustivamente i dati da raccogliere, formulando le condizioni per il trattamento da parte di terzi, limitando le finalità di utilizzo alla tassa sostitutiva escludendo l'impiego per altre disposizioni legali (eccessi di velocità, inchieste) nonché delimitando i tempi di conservazione e cancellazione.

Tempistiche introduzione

L'introduzione della tassa sostitutiva è prevista al più tardi per il 2030, tenendo conto soprattutto dei tempi necessari per la legislazione e l'implementazione del sistema di riscossione, ma anche della situazione finanziaria del FOSTRA e del FSTS nonché della tuttora necessaria promozione indiretta della mobilità elettrica per accelerare il passaggio a veicoli sostenibili. In base all'avanzamento del progetto, alle esigenze future e alle condizioni quadro, la tassa sostitutiva potrebbe essere introdotta anche leggermente prima (circa uno o due anni).

1. Introduzione

1.1. Incarico del Consiglio federale

Il 13 dicembre 2019 il Consiglio federale ha incaricato il DATEC e il DFF di progettare una tassa commisurata al chilometraggio volta a sostituire le imposte sugli oli minerali ed eventuali altre tasse sulla circolazione (contrassegno stradale, imposta sugli autoveicoli, tassa sui veicoli elettrici) e di valutare un ulteriore sviluppo della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni, al fine di garantire a lungo termine il finanziamento delle infrastrutture di trasporto e del bilancio federale.

L'adempimento di tale incarico costituisce il contenuto principale del presente rapporto.

Nota: con «veicoli elettrici» in questo documento si intendono in modo generico tutti i mezzi che impiegano tecnologie o energie di propulsione alternativa non soggette alle imposte sugli oli minerali gravanti sui carburanti (il termine imposte è al plurale perché include l'imposta base e il supplemento). Il concetto di «veicoli convenzionali» è riferito invece a quelli che utilizzano i carburanti assoggettati alle accise, cioè in genere i veicoli a benzina o diesel.

1.2. Decisioni del Consiglio federale relative a obiettivo climatico e strategia climatica 2050

Il 28 agosto 2019 il Consiglio federale ha deciso che entro il 2050 la Svizzera non dovrà emettere più gas serra di quanto i pozzi di CO₂ naturali e tecnici siano in grado di assorbire. Ciò significa un saldo netto delle emissioni pari a zero entro il 2050, un obiettivo mediante il quale il nostro Paese, allineandosi ai numerosi Stati impegnati per raggiungere lo stesso scopo, garantisce il proprio contributo nel limitare il riscaldamento globale a massimo 1,5 gradi.

L'obiettivo climatico 2050 è l'elemento portante della Strategia climatica 2050 della Svizzera, che il 27 gennaio 2021 il Consiglio federale ha adottato approvandone l'invio alla segreteria della Convenzione delle Nazioni Unite sul clima. In tal modo, la Svizzera adempie all'Accordo di Parigi (art. 4.19) con il quale i Paesi firmatari si sono impegnati a elaborare strategie climatiche per l'orizzonte temporale 2050. In Svizzera, le emissioni di CO₂ provenienti dal traffico, dagli edifici e dall'industria possono essere ridotte fino al 95 per cento entro tale data, utilizzando le tecnologie attuali e le energie rinnovabili. Le prospettive energetiche 2050 dell'Ufficio federale dell'energia costituiscono un'importante base per la strategia climatica.

Il conseguimento dell'obiettivo climatico richiede in particolare la sostituzione di tutti i veicoli alimentati con carburanti fossili mediante modelli elettrici e comporta non solo il calo delle vendite dei carburanti auspicato dal mondo politico, ma anche una riduzione dei proventi delle imposte sugli oli minerali, mettendo così a rischio il finanziamento a lungo termine delle infrastrutture di trasporto e della quota spettante al bilancio federale generale. Tanto più rapidamente si raggiungeranno l'obiettivo climatico e gli obiettivi parziali, tanto più urgente sarà l'introduzione di una nuova tassa in sostituzione delle imposte sugli oli minerali.

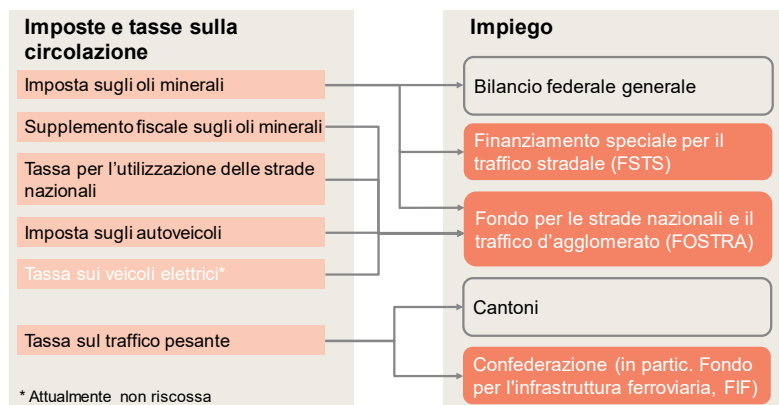
1.3. Presupposti

Il progetto è stato elaborato a partire dai seguenti presupposti.

- **L'internalizzazione dei costi esterni non rientra nell'incarico:** nel piano strategico sul mobility pricing del 2016, il Consiglio federale ha escluso un'internalizzazione dei costi esterni relativi alla circolazione mediante una tassa commisurata al chilometraggio, riferendo che tale misura è realizzabile anche con altri strumenti derivanti da una decisione politica a parte e che la tariffazione può basarsi anche su criteri ecologici.
- **La nuova tassa è uno strumento di finanziamento e non un nuovo incentivo:** per imprimere alla circolazione la direzione auspicata saranno utilizzati altri strumenti, ad esempio le prescrizioni sui valori di CO₂ per i veicoli a motore attraverso la legge sul CO₂ o la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP). Il progetto di una nuova tassa sul chilometraggio non include nemmeno tariffe differenziate in base al luogo e all'orario finalizzate a gestire la domanda di trasporto e le capacità talvolta ridotte (ad es. ridurre i picchi di traffico in caso di ingorghi).

- **Impiego dei proventi e attuale architettura finanziaria rimangono invariati:** i proventi derivanti dalla nuova tassazione saranno impiegati in modo analogo a quelli ottenuti dalle imposte sulla circolazione vigenti e da sostituire. L'architettura finanziaria con il Finanziamento speciale per il traffico stradale, il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato e il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria rimane invariata.

Figura 1: Architettura finanziaria esistente ¹



1.4. Panoramica delle imposte sugli oli minerali e di altre tasse sulla circolazione

1.4.1. Tasse sulla circolazione

A livello federale, le accise sui carburanti (esclusi quelli per l'aviazione) sono la principale fonte di proventi tra le tasse sulla circolazione destinate al finanziamento dell'infrastruttura stradale e vanno ad alimentare il Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS), il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) e il bilancio federale generale.

Poiché a causa della pandemia da Covid-19 nel 2020 è stato registrato un calo straordinario delle entrate, le cifre indicate di seguito si riferiscono al 2019, anno in cui i proventi di tali imposte raggiunsero un importo complessivo di 4,4 miliardi di franchi² (esclusi carburanti per l'aviazione e combustibili). I calcoli dei modelli tariffari illustrati al cap. 2.3.4 prendono come anno di riferimento il 2019.

¹ Per una descrizione dettagliata del finanziamento dei trasporti svizzeri cfr. → www.are.admin.ch → Mobilità → Basi e dati → Finanziamento dei trasporti.

² Le agevolazioni fiscali per i carburanti biogeni hanno portato a un calo dei proventi di circa 280 milioni fr. nel 2019. Le perdite vengono compensate dal 1° gennaio 2021 (aumento fiscale IOM) e le agevolazioni scadranno alla fine del 2023, portando così introiti superiori dal 2024.

Figura 2: Proventi delle tasse sulla circolazione e relativo impiego (2019)

Tassa	Proventi 2019 (netti, esclusi carburanti per aviazione)		Impiego generico (tra parentesi importi per esercizio 2019 in milioni fr.)
	Milioni fr.	Quota %	
Imposta sugli oli minerali (base)	2666	51%	50% FSTS (1333) 45% bilancio federale gen. (1200), dal 2020: 40% 5% FOISTRA (133), dal 2020: 10%
Supplemento fiscale sugli oli minerali	1768	34%	100% FOISTRA (1768)
Contrassegno stradale	356	7%	100% FOISTRA (356)
Imposta sugli autoveicoli	407	8%	100% FOISTRA (event. anche FSTS), (407)
Tassa sui veicoli elettrici	---	---	100% FOISTRA
Totale	5197	100%	

1.4.2. Accise sui carburanti: prospettiva globale

L'imposta sugli oli minerali si applica a petrolio, altri oli minerali, gas di petrolio e prodotti ottenuti dalla loro lavorazione, come benzina e diesel. In linea generale è un'imposta efficace, redditizia e ha costi di riscossione contenuti, in quanto la Confederazione in fondo la percepisce da un numero limitato di importatori / aziende (circa 50) che mettono in circolazione i carburanti.

Dal 1° gennaio 2021 vigono le aliquote indicate di seguito (Figura 3). Per la benzina l'imposta applicata su un prezzo di rifornimento di 2,00 franchi al litro (marzo 2022) è pari al 38 per cento del prezzo di vendita, percentuale quasi identica per il diesel su un prezzo di 2,12 franchi al litro. Tenendo conto dei costi totali di un'automobile (ammortamento, costi di riparazione, assicurazioni, ecc.) la quota per il carburante è solamente circa il 15 per cento³.

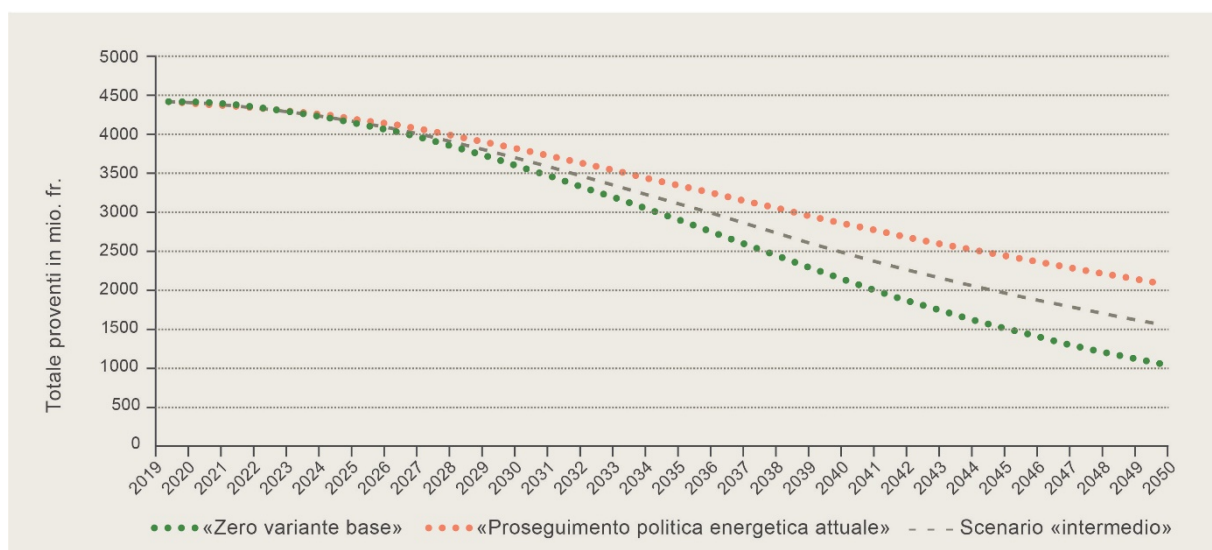
Figura 3: Imposte sugli oli minerali in centesimi al litro

	Benzina	Diesel
Imposta sugli oli minerali	45,30	48,11
Supplemento fiscale sugli oli minerali	31,52	31,46
Totale	76,82	79,57

Perseguendo l'obiettivo di azzerare le emissioni di CO₂ svizzere entro il 2050, si assisterà a un forte aumento della quota di veicoli elettrici e a un corrispondente calo molto significativo dei proventi derivanti dalle imposte sugli oli minerali. Come mostra la seguente figura, le perdite legate all'incremento dei veicoli elettrici saranno sempre più elevate e, prendendo come riferimento il 2019, ammonteranno a circa 610–860 milioni di franchi nel 2030 e già a 1,5–2,3 miliardi di franchi nel 2040.

³ Calcoli del TCS sull'esempio di un'automobile con prezzo di acquisto di 35 000 fr. e chilometraggio annuo di 15 000 km
<https://www.tcs.ch/it/test-consigli/consigli/controlli-e-manutenzione/costi-chilometrici.php>.

Figura 4: Stima dell'andamento dei proventi delle imposte sugli oli minerali in base all'evoluzione del consumo energetico nella circolazione stradale secondo le prospettive energetiche 2050⁴ e valore medio degli scenari (scenario intermedio)



Le perdite di proventi dalle imposte sugli oli minerali possono essere compensate aumentando le tariffe, come nel caso dell'incremento di 4 centesimi al litro del supplemento fiscale sugli oli minerali già deciso dalle Camere federali ma non ancora entrato in vigore. Ulteriori adeguamenti tariffari richiedono una modifica aggiuntiva della legge federale sull'imposizione degli oli minerali. Tuttavia, una soluzione di questo tipo non risulta valida sul lungo periodo perché i veicoli elettrici non versano alcuna imposta sugli oli minerali e gli aumenti tariffari di centesimi generano introiti sempre più ridotti. Le imposte sugli oli minerali saranno sempre meno rilevanti come strumento di finanziamento per via della crescente elettrificazione dei veicoli.

1.4.3. Accise sui carburanti: prospettiva individuale

Dal punto di vista della politica dei trasporti e dell'ambiente, le imposte sugli oli minerali presentano caratteristiche positive rilevanti in quanto esposto di seguito. L'importo versato da chi utilizza i carburanti (ad es. automobilisti) è in fin dei conti proporzionato al consumo e già anche al chilometraggio. Maggiori sono la distanza (annua) percorsa e il consumo specifico di carburante per singolo veicolo, maggiore è l'imposta (annua) che l'utente deve versare. Le imposte sugli oli minerali sono dunque in linea con la logica «pay as you use» (tassa commisurata all'utilizzo di cui al «Piano strategico Mobility Pricing» del 2016) e con il «principio di causalità». La seguente tabella illustra quanto detto mediante l'esempio di un'automobile a benzina, mostrando allo stesso tempo cosa succede ad oggi se si passa a un'automobile elettrica.

Figura 5: Imposte sugli oli minerali in base al consumo di carburante

	Consumo di carburante per 100 km	Imposte sugli oli minerali per 100 km in fr.	Imposte sugli oli minerali annue versate in fr.	
			Chilometraggio annuo 15 000 km	Chilometraggio annuo 30 000 km
Automobile A	5 l (benzina)	3,84	576	1152
Automobile B	8 l (benzina)	6,15	922	1844
Automobile E	0 l (elettrica)	0,00	0	0

La tabella mostra che il consumo specifico di carburante di ogni veicolo si ripercuote significativamente sull'importo delle imposte da versare. Mentre un'automobile che consuma 5 litri e ha un chilometraggio annuo di 15 000 km versa 576 franchi all'anno, una che consuma 8 litri paga 922 franchi, dunque 346 franchi o il 60 per cento in più. Questo aspetto assumerà un ruolo essenziale soprattutto nel piano di tassazione (cfr. cap. 2), nello specifico in merito al modello tariffario. Nell'ambito dei presenti lavori

⁴ <https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/politik/energieperspektiven-2050-plus.html>

progettuali, si farà riferimento alla situazione appena descritta con il concetto di «onere finanziario equivalente». Lo scopo è di delineare una nuova soluzione possibilmente «equivalente», ovvero equiparabile, all'attuale onere finanziario (cfr. anche cap. 2.2, «Obiettivo e principi organizzativi»).

1.4.4. Quantitativi dei veicoli stradali a motore

Nel 2021 in Svizzera risultavano immatricolati oltre 6,3 milioni di veicoli a motore e circa 229 000 ciclomotori. Le automobili costituiscono con il 74 per cento la quota principale, motivo per cui nell'ambito della progettazione della nuova tassa hanno avuto un ruolo di primo piano.

È stato comunque necessario cercare soluzioni anche per gli altri veicoli a motore. La panoramica sintetica fornita nella seguente tabella non è esaustiva rispetto all'ampia varietà di veicoli a motore esistenti che, secondo l'ordinanza del 19 giugno 1995⁵ concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV) sono più di venti (cfr. anche Figura 9), una sfida non indifferente per la progettazione di una nuova tassa.

Figura 6: Parco veicoli 2021⁶

Categoria di veicolo	Numero	Quota %
Automobili	4 688 235	74%
Veicoli per il trasporto di persone ¹	97 255	2%
Veicoli per il trasporto di cose	464 150	7%
Veicoli agricoli	196 315	3%
Veicoli industriali	77 300	1%
Motoveicoli	788 800	12%
Totale veicoli a motore (esclusi ciclomotori)	6 312 055	100%
Ciclomotori incl. e-bike veloci ²	228 811	100%

¹ esclusi filobus e filobus snodati

² tutti i veicoli che necessitano di una targa per ciclomotore, dati del 2020

Andamento

Di seguito si riporta l'andamento della flotta di automobili indicato nelle Prospettive energetiche 2050+ (PE2050+) dell'Ufficio federale dell'energia (UFE)⁷ che va di pari passo con la diminuzione dei proventi delle imposte sugli oli minerali.

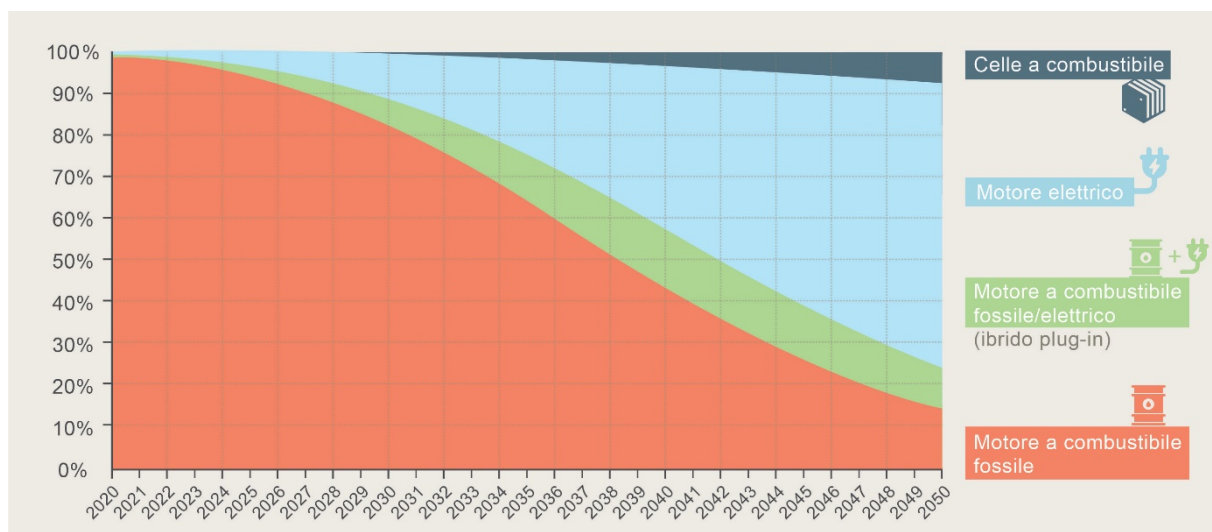
Stando alle Prospettive energetiche 2050+, le emissioni delle automobili diminuiranno sul lungo periodo grazie a un'ampia elettrificazione della flotta. Come si vede in Figura 7, la quota di automobili con motore elettrico è in costante e sempre più rapido aumento, ma per un lungo periodo i mezzi elettrici rappresenteranno solo una parte del parco veicoli complessivo e coesisteranno modelli di propulsione differenti, ovvero motori esclusivamente elettrici, endotermici/elettrici, a combustione interna convenzionale. Nel 2030 circa 880 000 unità dei quasi 5 milioni complessivi di automobili, cioè il 18 per cento, saranno alimentate con tecnologie alternative (incl. ibridi plug-in e celle a combustibile). Per il 2040 le PE2050+ contano già su un 57 per cento circa di autovetture con propulsione alternativa. Questa coesistenza rappresenta una sfida notevole per la progettazione di una tassa commisurata al chilometraggio che sostituisca le imposte sugli oli minerali per tutti i veicoli, soprattutto per l'impostazione delle tariffe; per la riscossione e il calcolo della tassa occorre soddisfare il più possibile le esigenze di tipologie di propulsione diverse, comprese le forme miste (veicoli ibridi).

⁵ RS 741.41

⁶ Ufficio federale di statistica (UST); www.bfs.admin.ch > 11 Mobilità e trasporti > Infrastruttura e mezzi di trasporto > Veicoli

⁷ <https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/politik/energieperspektiven-2050-plus.html>.

Figura 7: Andamento elettrificazione automobili, scenario «Zero base» PE2050+⁸



2. Piano di tassazione

2.1. Aspetti generali

Il piano di tassazione costituisce la prima componente principale del piano di sostituzione, elaborato nell'ambito di una relazione tecnica commissionata dall'Ufficio federale delle strade (USTRA)⁹, e definisce in maniera sistematica quali tributi vengono sostituiti e chi o cosa, dove e in che misura è assoggettato alla tassa nonché come quest'ultima è impostata. Comprende quindi tutti gli aspetti da disciplinare a livello di legge e ordinanza.

In linea generale, i vari elementi del piano e le rispettive caratteristiche derivano da quattro quesiti principali (domande chiave).

- **Quali attuali tributi saranno sostituiti con una nuova tassa?** Cfr. capitolo 2.3.1.
- **Dove vige l'obbligo fiscale?** Delimitazione territoriale (perimetro) nonché reti e infrastrutture imponibili. Cfr. capitolo 2.3.2.
- **Chi o cosa è tassabile?** Oggetti e soggetti fiscali. Cfr. capitolo 2.3.3.
- **A quanto ammonta la tassa?** Più elementi considerati: importo (il presente rapporto si concentra sull'elemento compensativo di tasse e imposte esistenti), modello e differenziazione delle tariffe. Mentre la sostituzione è già ampiamente stabilita, rimangono da definire in particolare base di calcolo, modello tariffario e differenziazione delle tariffe. Cfr. capitolo 2.3.4.

Il piano di tassazione fornisce le linee guida per il piano di riscossione (cfr. cap. 3).

2.2. Obiettivo e principi fondamentali

Per progettare una tassa commisurata al chilometraggio sono state determinanti le seguenti condizioni quadro.

⁸ Negli ultimi mesi l'immatricolazione dei veicoli elettrici è diventata molto più dinamica. Nel suo studio sulla penetrazione nel mercato svizzero dei veicoli elettrici in vista del 2035 («Szenario 2035 Marktdurchdringung für Steckerfahrzeuge in der Schweiz», in tedesco, luglio 2021), l'associazione Swiss eMobility parte dal presupposto che le previsioni fatte in passato sulla crescita della mobilità elettrica ne abbiano sottovalutato il potenziale. Nel caso in cui la penetrazione nel mercato dovesse davvero avvenire più rapidamente di quanto previsto finora, si dovrebbero mettere in conto corrispondenti ripercussioni finanziarie sui proventi delle imposte sugli oli minerali.

⁹ Infrac, Rapp Trans AG, Ecoplan, Konzeption für eine fahrleistungsabhängige Abgabe – Schlussbericht (in tedesco), 30.11.2021; www.astra.admin.ch > Temi > Finanziamento delle strade.

Obiettivo principale

Mediante una tassa chilometrica si intende garantire a lungo termine il finanziamento delle infrastrutture di trasporto e contribuire al bilancio federale, come accade oggi con le imposte sugli oli minerali.

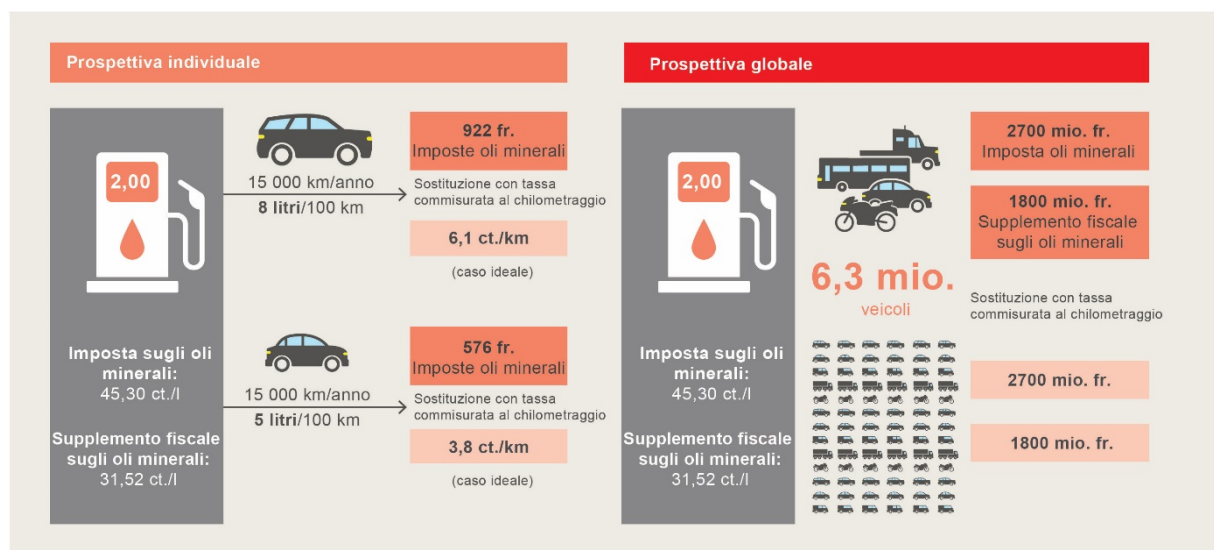
Principi fondamentali

Per l'elaborazione del piano di tassazione sono stati significativi i seguenti principi fondamentali, in parte ripresi dal Piano strategico Mobility Pricing del Consiglio federale (2016).

- **Compensazione (neutralità dei proventi):** la nuova tassa è intesa a sostituire altre forme di tassazione vigenti (soprattutto imposta sugli oli minerali e relativo supplemento), ma il totale dei proventi dovrà restare quasi invariato rispetto al 2019, preso come anno di riferimento (cfr. panoramica in Figura 8).
- **Equivalenza dell'onere finanziario:** la nuova tassa dovrà compensare le imposte sostituite in modo quanto più equivalente o equiparabile possibile; dovrà cercare di mantenere la stessa prerogativa ed efficacia della tassazione attuale affinché l'onere finanziario a carico del singolo utente di un veicolo convenzionale rimanga pressoché invariato (cfr. prospettiva individuale in Figura 8). Ad esempio, nel caso delle accise sugli oli minerali, è il consumo di carburante specifico del singolo veicolo a influire sull'ammontare delle imposte che il proprietario del mezzo deve pagare ogni 100 chilometri (cfr. spiegazioni in Figura 5). Le imposte sugli oli minerali rappresentano un sistema di finanziamento semplice ed efficiente che già tiene conto del chilometraggio e in parte anche del principio di causalità (più si guida, più si paga; maggiore è il consumo di carburante del veicolo, maggiore è la spesa), idee di base da perseguire anche nell'ambito dell'elaborazione del piano di tassazione.
- **Contributo finanziario e «pay as you use»:** gli utenti contribuiranno al finanziamento dell'infrastruttura stradale nella misura in cui la utilizzeranno (in modo commisurato al chilometraggio, ovvero per km). Di conseguenza, possibilmente tutti gli utenti della strada dovranno fornire il proprio contributo, anche i proprietari di veicoli elettrici, che al momento non partecipano al finanziamento perché non versano alcuna tassa equivalente alle imposte sugli oli minerali.

La nuova tassa, quindi, non renderà la mobilità del singolo né più né meno costosa (ad eccezione dei proprietari di veicoli elettrici che oggi non versano imposte) e non mira a generare proventi supplementari. Gli utenti pagano in base a quanto utilizzano l'infrastruttura di trasporto, contribuendo in questo modo alla copertura dei relativi costi.

Figura 8: Prospettiva individuale e globale dell'imposizione sugli oli minerali¹⁰



¹⁰ Il prezzo del carburante riportato corrisponde al prezzo medio di un litro di benzina senza piombo 95 a marzo 2022 secondo l'indice nazionale dei prezzi al consumo.

2.3. Impostazione del piano di tassazione

2.3.1. Tasse sulla circolazione da sostituire

Su richiesta del Consiglio federale, i lavori progettuali si concentrano sulla sostituzione delle imposte sugli oli minerali con una tassa commisurata al chilometraggio. Occorre comunque verificare la necessità di integrare in quest'ultima anche la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali («vignetta autostradale»), l'imposta sugli autoveicoli e la tassa sui veicoli elettrici.

Imposte sugli oli minerali (imposta base e supplemento)

Le imposte sugli oli minerali, fonte principale delle entrate destinate a FSTS e FOISTRA, saranno interessate a medio e lungo termine da un forte calo dei proventi per via della crescente efficienza energetica dei veicoli convenzionali (minore consumo di carburante per km) e soprattutto dell'incremento della quota di veicoli con sistemi di propulsione alternativa (ad es. elettrici).

Di conseguenza, è necessario cercare una soluzione a lungo termine per sostituirle con una nuova tassa, affinché in futuro anche i veicoli elettrici diano un contributo finanziario corrispondente o equivalente (cfr. sezione «Tassa sui veicoli elettrici»).

Tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali («vignetta autostradale»)

La tassa per l'utilizzo delle strade nazionali si applica a tutti i veicoli che circolano sulle strade nazionali di prima e seconda classe non soggetti alla tassa sul traffico pesante (in particolare i veicoli con un peso totale fino a 3,5 t). È stata introdotta dapprima in modo provvisorio nel 1985 e poi confermata in via definitiva nel 1995 sostanzialmente per due ragioni: da un lato l'esigenza di risorse finanziarie supplementari per la costruzione delle strade nazionali (dunque per il bilancio federale), dall'altro la necessità di fare contribuire al finanziamento anche i conducenti domiciliati all'estero circolanti sulle strade nazionali di prima e seconda classe.

Le prospettive energetiche dell'UFE prevedono anche in futuro un aumento del parco veicoli e un conseguente lieve incremento dei proventi derivanti dal contrassegno stradale. A tal proposito, dunque, non servono interventi urgenti come per le imposte sugli oli minerali. L'inconveniente teorico dell'odierno contrassegno stradale è che si tratta di una tassa indipendente dall'effettivo utilizzo dell'infrastruttura stradale nonché del veicolo: non si distingue fra chi prende l'autostrada o la semiautostrada solo una volta all'anno per pochi chilometri e chi invece la utilizza spesso o addirittura regolarmente per diversi chilometri. In questo caso non è opportuno prendere in considerazione il principio «pay as you use». Occorre inoltre considerare che l'esecuzione, così come impostata al momento, è legata a costi non trascurabili (riscossione, controlli).

Poiché l'attuale tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali è comunque accettata, non è necessario alcun intervento dal punto di vista finanziario e il Parlamento svizzero ha varato solo nel 2020 la revisione della legge in materia per introdurre la vignetta elettronica facoltativa¹¹, la sostituzione del contrassegno stradale con una tassa sul chilometraggio non è al momento una questione prioritaria. Rimane tuttavia tra le opzioni possibili e, ferma restando la volontà politica, assolutamente attuabile. In tal caso, secondo quanto illustrato al capitolo 2.3.4, le tariffe della tassa sul chilometraggio andrebbero aumentate di circa 1,6 ct./veic-km per i veicoli soggetti al pagamento del contrassegno sulle strade nazionali di prima e seconda classe (ovvero motoveicoli, automobili e veicoli commerciali leggeri), una maggiorazione che consentirebbe di generare introiti pari a quelli dell'attuale vignetta autostradale.

Imposta sugli autoveicoli

I proventi derivanti dall'imposta sugli autoveicoli sono stati vincolati al FOISTRA nell'ambito della sua creazione. Si tratta di un'imposta sull'importazione di autoveicoli in Svizzera nonché sulla fornitura e sull'uso a scopo privato di autoveicoli prodotti a livello nazionale. Con autoveicoli si intendono, in questo contesto, i veicoli commerciali leggeri con peso unitario non superiore a 1600 kg e le automobili (con varie eccezioni). L'aliquota ammonta al 4 per cento ed è calcolata sul valore del mezzo. L'ideazione di una tassa chilometrica dovrebbe tener conto del fatto che l'imposta sugli autoveicoli riguarda solo i mezzi nazionali; questo potrebbe infatti rendere problematica l'accettazione da parte dei proprietari di veicoli

¹¹ L'introduzione del contrassegno elettronico è prevista nel corso del 2023. Non andrà a sostituire l'attuale vignetta adesiva: entrambe le varianti saranno impiegate in parallelo.

domiciliati in Svizzera, per i quali la tassa risulterebbe più elevata rispetto ai residenti all'estero che circolano sulla rete stradale elvetica.

In linea di massima anche l'imposta sugli autoveicoli ha lo svantaggio a livello teorico di non soddisfare né il principio di causalità né quello «pay as you use». Gli studi su una sua possibile sostituzione con una tassa sul chilometraggio mostrano tuttavia che un'attuazione equivalente risulterebbe complessa, perché includere il valore intrinseco del veicolo (cioè l'attuale base di calcolo) complicherebbe l'esecuzione.

Analogamente alle precedenti considerazioni sul contrassegno stradale, anche in questo caso non si prevedono criticità sull'andamento dei proventi per via dell'aumento del parco veicoli. A tal proposito occorre però ricordare che il Consiglio federale ha temporaneamente esonerato gli autoveicoli elettrici da questa imposta e a seguito dell'incremento della quota di questi ultimi si riscontra già oggi un calo del gettito. Per evitare dunque ingenti perdite fiscali per il futuro, sul lungo periodo questo esonero andrebbe eliminato. L'esecuzione dell'imposta sugli autoveicoli è semplice e richiede un onere minimo, pertanto il piano rinuncia a sostituirla con una tassa commisurata al chilometraggio.

Tassa sui veicoli elettrici

In concomitanza con la creazione del FOSTRA è stata introdotta nella Costituzione federale la possibilità di riscuotere una tassa sui veicoli con sistemi di propulsione alternativa (cfr. art. 131 cpv. 2 lett. *b* Cost.), dal momento che non versano alcuna imposta sugli oli minerali gravante sui carburanti fossili e, ad eccezione del contrassegno stradale, non contribuiscono in maniera sostanziale al finanziamento delle infrastrutture di trasporto a livello federale. La tassa sui veicoli elettrici sostituirebbe dunque le imposte mancanti. Tuttavia, i proventi confluirebbero esclusivamente nel FOSTRA in base all'articolo 86 capoverso 2 lettera *d* della Costituzione federale.

La riscossione di questa tassa richiede disposizioni esecutive a livello legislativo, progetto temporaneamente accantonato perché la Confederazione intende promuovere la mobilità elettrica per aiutare questa tecnologia ad affermarsi in virtù del suo impatto positivo sulla protezione del clima. Nel quadro della «Roadmap mobilità elettrica»¹² è stato stabilito di introdurre tale tassa solo quando i veicoli elettrici saranno penetrati nel mercato in modo significativo.

Come mostrato in Figura 5, ogni sostituzione di un veicolo convenzionale con uno elettrico comporta per la Confederazione una perdita di proventi, che risulta ancora sostenibile perché la quota di mezzi elettrici al momento è molto bassa (nel 2021 le automobili completamente elettriche erano circa l'1,5 per cento). Introducendo una tassa sul chilometraggio si possono coinvolgere a medio e lungo termine anche i veicoli elettrici nel cofinanziamento delle infrastrutture di trasporto.

2.3.2. Ambito di applicazione territoriale

Le imposte sugli oli minerali si applicano sul consumo di carburante per ogni chilometro percorso. Per analogia, la tassa progettata nel presente piano è valida a livello nazionale, cioè su tutto il territorio svizzero (modello «territorio»), e per ogni chilometro percorso, rispondendo così quanto più possibile al principio di un onere finanziario equivalente alle imposte sugli oli minerali.

La registrazione del chilometraggio si attiene alla prassi della TTPCP¹³. In base al diritto vigente, la TTPCP si applica di diritto solo «per l'utilizzazione delle strade pubbliche» (intese come tutte le strade non destinate esclusivamente ad uso privato), ma di fatto per calcolarla è determinante ogni chilometro percorso.

In alternativa sarebbe ipotizzabile una tassa obbligatoria esplicitamente solo per l'utilizzo di «strade pubbliche o accessibili al pubblico»; per realizzarla però occorrerebbe definire in via preventiva ogni tratto di strada imponibile, il che renderebbe l'esecuzione complessa e onerosa nonché caratterizzata da numerosi problemi di delimitazione. Una soluzione di questo tipo rischierebbe inoltre di favorire pratiche abusive per la difficoltà di eseguire i controlli.

¹² Il 18 dicembre 2018 rappresentanti del settore automobilistico, elettrico, immobiliare e del parco veicoli insieme alle relative associazioni e ai rappresentanti di Confederazione, Cantoni, Città e Comuni hanno firmato una roadmap comune sulla promozione della mobilità elettrica allo scopo di aumentare al 15 per cento entro il 2022 la quota di veicoli elettrici sul totale delle nuove immatricolazioni di automobili.

¹³ Il perimetro di applicazione della TTPCP è il territorio doganale svizzero (incl. Principato del Liechtenstein e il comune tedesco di Büsingen) ad esclusione dell'enclave di Samnaun.

Optando per la sostituzione del contrassegno stradale con la nuova tassa, si realizzerebbe un modello di rete in cui l'attuale tassa per l'utilizzo delle strade nazionali di prima e seconda classe verrebbe sostituita da un supplemento sulla tassa chilometrica (analogamente all'odierno tributo forfettario applicato solo all'uso delle strade nazionali di entrambe le classi).

Principato del Liechtenstein

Ai sensi del vigente trattato di unione doganale tra la Svizzera e il Liechtenstein, al momento le imposte sugli oli minerali vigenti in Svizzera vengono rimosse anche sul territorio del Principato, che riceve una parte dei proventi. Se fossero completamente sostituite con una nuova tassa, il Principato avrebbe la facoltà di decidere quale sistema (accise sui carburanti o tassa sul chilometraggio) adottare sul proprio territorio giurisdizionale. Qualora optasse per il mantenimento delle imposte vigenti, andrebbero chiarite le future modalità di riscossione (di cui oggi si occupa l'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini, UDSC).

2.3.3. Ambito di applicazione materiale (oggetti / soggetti fiscali)

Mezzi di trasporto (oggetti fiscali)

Il piano prevede di applicare la tassa chilometrica a tutti i mezzi immatricolati in circolazione, dunque in linea di massima sarebbero tassabili tutti i veicoli stradali dotati di targa. Eventuali deroghe o esenzioni rimarrebbero da discutere separatamente¹⁴.

Su questo punto occorre ricordare che le entrate derivanti dalle imposte sugli oli minerali oggi provengono anche da veicoli e macchine utilizzati al di fuori dell'infrastruttura stradale, che rientrano nel cosiddetto settore «non-road», come i tosaerba a benzina. Questi veicoli o attrezzi sono impiegati in edilizia, silvicoltura, giardinaggio, industria, esercito, ferrovie o idrovie. Seppure alcuni di essi dispongano di una targa, perché in qualche modo impiegati su strada, molti non sono invece immatricolati e non possono dunque essere registrati. La gestione del settore «non-road» sarà oggetto di considerazioni a parte per valutare, ad esempio, nuove modalità di imposizione dei battelli motorizzati ai quali oggi si applicano le imposte sugli oli minerali dal momento che impiegano carburanti fossili (per il settore non-road cfr. i capitoli 2.3.5 e 6.4).

Paese di immatricolazione dei veicoli

La tassa chilometrica non sarà riscossa solo sui veicoli immatricolati in Svizzera («nazionali»), bensì anche su quelli immatricolati all'estero («esteri»). Nel piano di tassazione e soprattutto in quello di riscossione sono state dunque elaborate soluzioni a tal fine.

Persone assoggettate alla tassa (soggetti fiscali)

Per i veicoli immatricolati in Svizzera l'obbligo fiscale vige per il proprietario indicato nella licenza di circolazione; per i veicoli immatricolati all'estero può riguardare anche i conducenti, in modo analogo all'attuale TTPCP.

2.3.4. Base di calcolo, modello tariffario e importo tariffa

La tassa si calcola principalmente sulla distanza percorsa o il chilometraggio registrato, come per la TTPCP. Il modello tariffario e l'importo della tariffa determinano in definitiva quanti centesimi sono da versare per chilometro percorso su un singolo veicolo tassabile. Nel modello tariffario si esamina l'eventualità di variare ulteriormente l'importo per chilometro in base al tipo di veicolo o ad altri parametri (ad es. il peso).

Queste riflessioni partono dalla constatazione iniziale che l'importo effettivo dell'imposta sugli oli minerali attualmente applicato dipende dal consumo specifico di carburante (litri per 100 km) (cfr. spiegazioni alla Figura 5). In media un'automobile consuma più carburante di un motoveicolo e allo stesso tempo molto meno di un autocarro con peso totale di 40 t. Con una tassa commisurata al chilometraggio la mobilità

¹⁴ Le disposizioni vigenti in materia di rimborsi delle imposte sugli oli minerali gravanti sui carburanti (imprese di trasporto concessionarie, veicoli adibiti alla preparazione delle piste, impiegati in agricoltura, silvicoltura, estrazione della pietra da taglio naturale, pesca professionale) saranno riprese nel nuovo sistema. Si dovrà cercare di mantenere la stessa prerogativa ed efficacia delle tasse (e dei rimborsi) attuali affinché l'onere finanziario a carico del singolo utente rimanga quasi invariato. In quest'ottica si potrebbero applicare tariffe ridotte anziché prevedere dei rimborsi.

del singolo utente di un veicolo convenzionale non diventerà né più né meno costosa e non si otterranno nemmeno proventi supplementari (cfr. Figura 8). Per definire il modello e l'importo della tariffa sono stati determinanti i principi di compensazione (neutralità dei proventi) ed equivalenza citati al capitolo 2.2.

Per rappresentare al meglio soprattutto l'equivalenza dell'onere finanziario, nel modello tariffario è stata fatta una differenziazione su due livelli, descritti nei capitoli seguenti.

2.3.4.1. Primo livello di differenziazione in base al tipo di veicolo

Partendo dal presupposto che in media il consumo specifico di carburante e dunque l'ammontare dell'imposta sugli oli minerali da corrispondere ogni 100 km differiscono in base alla tipologia di veicolo, le tariffe andranno differenziate innanzitutto secondo questo parametro. Per praticità, tuttavia, si procederà al raggruppamento di tipi di veicoli simili, anziché indicare le tariffe per ciascuna categoria. La figura seguente riporta la suddivisione dei gruppi e dei tipi di veicoli adottata nell'ambito del presente piano di tassazione, secondo quanto disciplinato dall'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali. Non si esclude comunque l'eventualità, in un secondo momento, di differenziare ulteriormente le tariffe per singoli tipi di veicoli, ad esempio nel caso degli autoveicoli leggeri, ora considerati alla stregua di autofurgoni, ma per i quali in futuro potrebbe essere prevista anche una categoria tariffaria ad hoc.

Figura 9: Raggruppamento dei tipi di veicoli e tariffa media delle categorie principali per compensare le imposte sugli oli minerali

Categoria piano di tassazione	Tipi di veicoli	Tariffa media ¹⁵
Automobili	Automobile, automobile pesante	5,6 ct./km
Autofurgoni	Autoveicolo leggero, furgoncino, autofurgone, autoarticolato leggero	7,6 ct./km
Veicoli commerciali pesanti (VCP)	Autocarro, autoarticolato pesante, trattore a sella	24,8 ct./km
Motoveicoli e altri ¹⁶	Motoveicolo, motoleggera, veicolo a motore a tre ruote o con carrozzino laterale, motoleggera a tre ruote, quadriciclo leggero a motore, quadriciclo a motore, triciclo a motore, motoslitte	4,2 ct./km
Pullman/Autobus	Autoveicolo pesante, autosnodato, filobus (snodato)	Per ora come VCP
Non-road: ▪ trattori ▪ carri con motore ▪ carri e macchine di lavoro ▪ monoassi	Carro di lavoro agricolo, macchina di lavoro, carro di lavoro, monoasse agricolo, monoasse, carro con motore agricolo, veicolo agricolo combinato, carro con motore, trattore agricolo, trattore	Eccezione (tariffa forfettaria)
Ciclomotori	Ciclomotori, ad es. e-bike, «sedie a rotelle motorizzate», «monopattini autobilanciati»	da definire (cfr. allegato 3 per prime riflessioni al riguardo)

¹⁵ Tariffa media necessaria per la rispettiva categoria affinché con una tassa sostitutiva si generino gli stessi proventi delle imposte sugli oli minerali dell'anno di riferimento 2019.

¹⁶ Nel piano di tassazione la categoria di motoveicoli comprende sia quelli «classici» così come definiti all'art. 14 lett. a OETV, sia una serie di altri veicoli di piccole dimensioni e forme particolari di cui agli art. 14 e 15 OETV.

2.3.4.2. Secondo livello di differenziazione interno al tipo di veicolo in base ad altri parametri

Per poter rispecchiare la situazione odierna a livello individuale in modo più accurato rispetto a una semplice differenziazione per tipo di veicolo (equivalenza), il modello tariffario dovrà contemplare un'ulteriore differenziazione interna al tipo di veicoli partendo dalla tariffa media prevista per categoria. Per procedere con questo secondo livello, è possibile rifarsi a diversi parametri, ad esempio quelli indicati di seguito, che sono risultati idonei allo scopo:

- peso del veicolo
- potenza del motore
- emissioni di CO₂
- combinazione peso del veicolo e potenza del motore
- combinazione peso del veicolo ed emissioni di CO₂
- cilindrata, norma sui gas di scarico (classi Euro), etichetta energia

Per il peso del veicolo (a vuoto e totale) e la potenza del motore sono stati utilizzati i dati del registro SIAC¹⁷ per calcolare la correlazione tra l'attuale consumo di carburante e il rispettivo parametro preso in esame. Per via della mancanza di dati sul consumo specifico di carburante nella banca dati citata¹⁸, sono state utilizzate come variabile le emissioni di CO₂, che sono direttamente connesse alle imposte sugli oli minerali (cioè le emissioni di CO₂ fungono da proxy per il consumo di carburante).

Varianti scartate

I parametri emissioni di CO₂, cilindrata e norma sui gas di scarico (classe Euro) sono disponibili solo per i veicoli con motore a combustione interna. In un contesto di sempre maggiore diffusione di veicoli elettrici, questi parametri da soli non sono adeguati a determinare tariffe differenziate valide a lungo termine, perciò sono stati scartati. Anche l'etichetta energia non è adatta allo scopo, in quanto esiste solo per le automobili e inoltre la ripartizione nelle categorie viene ridefinita a cadenza annuale.

Stando alle analisi di correlazione statistica, la potenza del motore incide in maniera rilevante sul consumo effettivo di carburante (equivalenza) e poiché continuerà a esistere ed essere indicata nella licenza di circolazione di ogni veicolo è in linea di principio un parametro adatto a lungo termine per differenziare le tariffe. Tuttavia, nel confronto diretto con il peso del veicolo, la potenza del motore non offre alcun vantaggio considerevole e pertanto è stata scartata come criterio unico¹⁹, ma tenuta in considerazione in combinazione con il peso (cfr. spiegazioni seguenti).

Modelli tariffari considerati e/o elaborati

Nel complesso sono stati dunque progettati tre diversi modelli tariffari.

- Tariffa differenziata in base al peso del veicolo
- Tariffa differenziata in base a peso del veicolo ed emissioni di CO₂
- Tariffa differenziata in base a peso del veicolo e potenza del motore

Di seguito l'attuazione dei modelli è illustrata prendendo come esempio le automobili (cfr. allegato 3 per i modelli tariffari relativi ad autoveicoli, veicoli commerciali pesanti, motoveicoli e altri, settore non-road. Per il non-road cfr. anche cap. 2.3.5).

2.3.4.3. Tariffa differenziata in base al peso del veicolo

Il parametro considerato come base di calcolo per il peso delle automobili è il peso a vuoto; secondo le analisi di correlazione statistica, quest'ultimo incide in maniera rilevante e più evidente sul consumo effettivo di carburante rispetto al peso totale, pertanto è preferibile in termini di equivalenza.

Impostando la tassa con un unico parametro di differenziazione, il suo ammontare dipende in modo lineare dal peso a vuoto del veicolo (minore è il peso, minore sarà la tariffa e viceversa). La tariffa è stabilita in modo da riprodurre il più possibile il consumo attuale di carburante²⁰ delle automobili a

¹⁷ Sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione dell'USTRA (cfr. anche art. 89a della legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale LCStr; RS 741.01).

¹⁸ Per mancanza di dati nel registro SIAC, per i veicoli commerciali pesanti, il settore non-road privo di targa e i motoveicoli è stata impiegata una procedura semplificata utilizzando in parte dati provenienti da altre fonti (HBEFA, banca dati non-road, esempio su 20 motoveicoli).

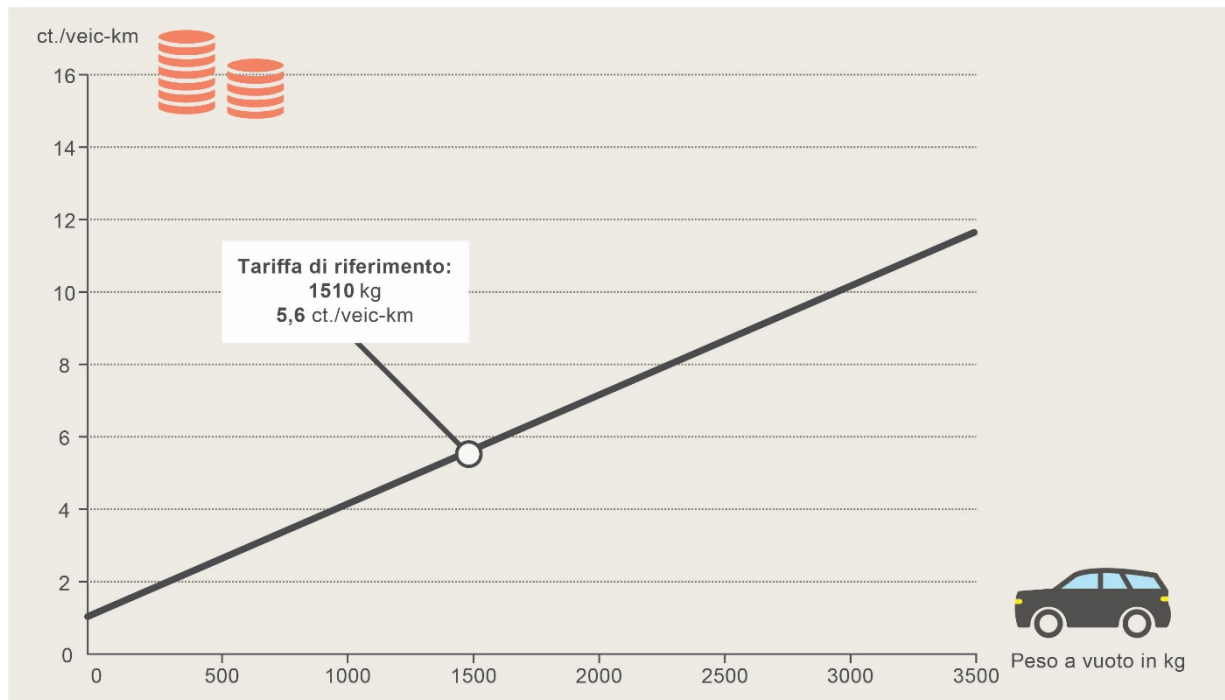
¹⁹ Ad eccezione dei motoveicoli; cfr. allegato 3.

²⁰ Nelle analisi di correlazione eseguite, come proxy o variabile ausiliaria per il consumo di carburante sono stati usati i valori delle emissioni di CO₂ disponibili nel registro SIAC.

benzina o gasolio e le relative accise. La tariffa ottenuta deriva da un'intercetta pari a 1,0 ct./veic-km e un'aliquota che aumenta di 0,302 ct./veic-km ogni 100 kg di peso a vuoto (coefficiente angolare).

L'intercetta della retta è stata scelta in modo che la tariffa di riferimento corrisponda alla tariffa media della categoria (5,6 ct./veic-km). La tariffa di riferimento è quella che dovrebbe versare un veicolo con peso a vuoto medio. Prima dell'introduzione della tassa sul chilometraggio le tariffe dovranno essere ricalcolate sulla base di dati aggiornati (cfr. riquadro con nota di metodo al cap. 2.3.4.5).

Figura 10: Tariffa differenziata per automobili in base al peso a vuoto



All'aumentare del peso a vuoto cresce la tariffa per chilometro.²¹

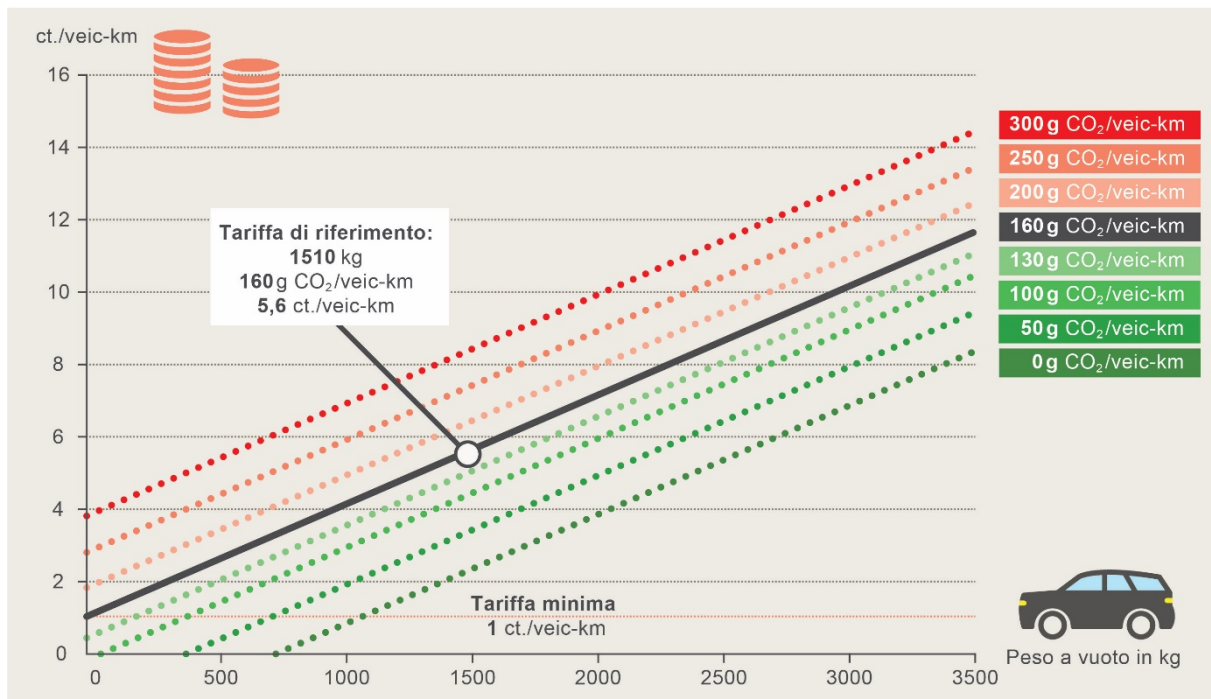
2.3.4.4. Tariffa differenziata in base a peso del veicolo ed emissioni di CO₂

Rispetto a una differenziazione basata unicamente sul peso a vuoto, per i veicoli alimentati con carburanti fossili si ottiene un'equivalenza decisamente migliore con le attuali imposte sugli oli minerali integrando la tariffa di riferimento basata sul peso a vuoto con supplementi e riduzioni basati sulle emissioni di CO₂ secondo il consumo normalizzato (WLTP).

Attuando questa combinazione si avrebbe un criterio prioritario che mediante una funzione (lineare) continua determina la «tariffa di riferimento», nel caso specifico dipendente dal peso. Applicando il secondo criterio, questa tariffa viene poi integrata con ulteriori livelli, in forma di supplementi e riduzioni a seconda del valore delle emissioni di CO₂ di un veicolo (+/- 2 ct. ogni 100 g CO₂, cfr. Figura 11). La tariffa media («tariffa di riferimento») è fissata sull'attuale valore medio delle emissioni di CO₂ della flotta (160 g CO₂/veic-km).

Poiché per via delle riduzioni sarebbero teoricamente possibili anche tariffe da 0 ct./veic-km, affinché tutti i veicoli forniscano il proprio contributo andrebbe definita una tariffa minima rispondente al principio «pay as you use», da fissare ad esempio a 1 ct./veic-km.

²¹ Nel caso in cui i veicoli elettrici debbano essere (ulteriormente) avvantaggiati, può essere accordato uno sconto (ad es. 20%, 50%) sulla tariffa normale.

Figura 11: Tariffa differenziata per automobili in base a peso a vuoto del veicolo ed emissioni di CO₂

Poiché non emettono CO₂ quando sono in funzione, i veicoli esclusivamente elettrici si collocherebbero nella linea più bassa e avrebbero così una tariffa inferiore rispetto a quelli con lo stesso peso alimentati con combustibili fossili. Per ogni veicolo convenzionale sostituito con uno elettrico analogo andrebbero quindi persi ulteriori proventi.

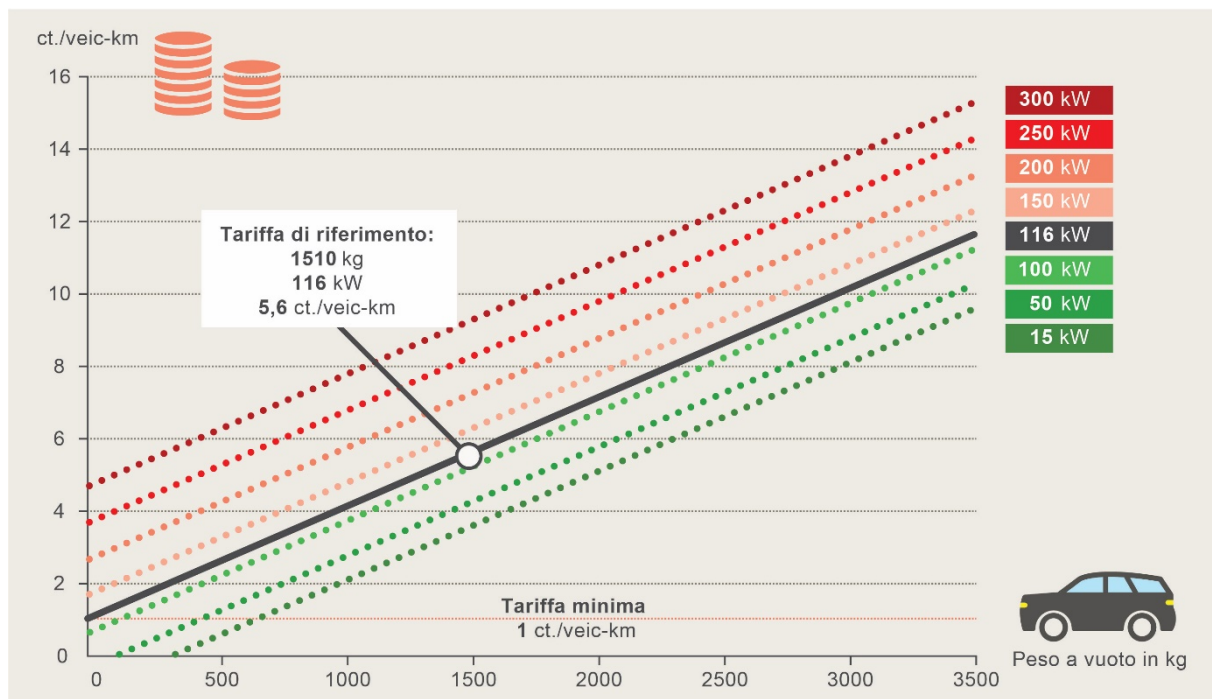
Per i veicoli alimentati con combustibili fossili la combinazione tra emissioni di CO₂ e peso del veicolo è un indicatore migliore del consumo specifico di carburante rispetto al solo peso a vuoto. Le emissioni di CO₂ rappresentano tuttavia un parametro utile solo per il «vecchio mondo» dei veicoli convenzionali e non per il «nuovo mondo» di quelli elettrici (cfr. spiegazioni al cap. 1.4, paragrafo «Andamento»).

2.3.4.5. Tariffa differenziata in base a peso del veicolo e potenza del motore

Rispetto a una tariffa legata esclusivamente al peso, l'analisi statistica mostra che per i veicoli alimentati con carburanti fossili si ottiene un'equivalenza migliore con le attuali imposte sugli oli minerali integrando la tariffa di riferimento basata sul peso a vuoto con supplementi e riduzioni basati sulla potenza del motore, soprattutto nel caso delle potenze medie. Se paragonata a una tariffa di riferimento con supplementi e riduzioni basati sulle emissioni di CO₂, per i veicoli convenzionali questa variante presenta tuttavia un'equivalenza inferiore.

Il modello tariffario che combina peso del veicolo e potenza del motore riprende sostanzialmente quello abbozzato al capitolo 2.3.4.4, con la differenza che in questo caso i supplementi e le riduzioni dipendono da un parametro diverso. Stando ai dati del registro SIAC la potenza media del motore dell'attuale flotta di automobili è pari a 116 kW o 158 PS e si attesta dunque a un livello per il quale non sono previsti supplementi né riduzioni. L'equivalenza migliore si ottiene con un supplemento o una riduzione di circa 2 centesimi ogni 100 kW. Tuttavia, analizzando l'equivalenza per i modelli di veicolo presi in esame, emerge che anche in tal caso la combinazione di peso a vuoto e potenza del motore è decisamente meno efficace rispetto a quella tra peso a vuoto ed emissioni di CO₂. Tale combinazione risulta critica soprattutto per i veicoli elettrici che, nel complesso, pagherebbero una tariffa molto più elevata che con la combinazione tra peso ed emissioni di CO₂, per via del loro peso tendenzialmente maggiore rispetto ai veicoli convenzionali analoghi con la stessa potenza. Il problema sarebbe comunque facilmente risolvibile applicando per i veicoli elettrici un fattore di correzione pari all'eccedenza di peso sistematica, in modo che l'onere fiscale sia circa lo stesso dei veicoli convenzionali analoghi. Nei piani dettagliati di successiva definizione occorre verificare a quale tipo di potenza del motore fare riferimento per i veicoli elettrici (potenza massima, potenza continua per 30 minuti).

Anche per questo modello tariffario è indicata una possibile tariffa minima a titolo esemplificativo.

Figura 12: Tariffa differenziata per automobili in base a peso a vuoto e potenza del motore

L'intercetta della retta è stata scelta in modo che la tariffa di riferimento corrisponda all'aliquota media della categoria (5,6 ct./veic-km). La tariffa di riferimento è quella che dovrebbe versare un veicolo con peso a vuoto e potenza del motore medi. Prima dell'introduzione della tassa sul chilometraggio le tariffe dovranno essere ricalcolate sulla base di dati aggiornati (cfr. riquadro con nota di metodo).

Nota di metodo

Nel piano qui presentato, finalizzato alla completa sostituzione delle imposte sugli oli minerali con una tassa commisurata al chilometraggio, gli importi delle tariffe sono stati determinati in modo da ottenere gli stessi proventi attuali (2019) con le caratteristiche e il chilometraggio che i veicoli presentano ad oggi. Al momento si presume che la nuova tassa possa essere introdotta al più tardi entro il 2030. Si è scelto di procedere con questo metodo per via della profonda incertezza sui dati futuri, che rende dunque impossibile prevedere in modo corretto come sarà il parco veicoli (peso medio, potenza media del motore, ecc.) e quale sarà il chilometraggio al momento dell'eventuale introduzione della tassa. Infatti, a seconda di come si evolveranno nei prossimi anni i parametri utilizzati per determinare le tariffe e il chilometraggio effettivo, gli importi qui stimati potrebbero risultare sufficienti o perfino troppo elevati per garantire un livello di proventi equivalente. Ad esempio, se in futuro le automobili avessero in media un peso o una potenza notevolmente superiori rispetto a oggi, le funzioni tariffarie illustrate in questo capitolo genererebbero un gettito troppo elevato. Inoltre, con una tassa chilometrica ogni chilometro aggiuntivo percorso incide direttamente sui proventi ottenuti. Secondo le prospettive sul traffico dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) relative al 2050, tra il 2020 e il 2030 il chilometraggio del TMP aumenterà dello 0,41 per cento all'anno, con conseguenti ripercussioni sui ricavi. Prima di introdurre una tassa sul chilometraggio tutte le tariffe dovranno essere ricalcolate sulla base di dati aggiornati. Molto probabilmente gli importi subiranno modifiche per essere in linea con i proventi attuali.

È stato scelto questo metodo allo scopo di garantire la comprensibilità del modello tariffario e una migliore comparabilità con l'odierna imposizione sugli oli minerali.

2.3.4.6. Conclusioni

L'introduzione di supplementi e riduzioni in base alla potenza del motore consente di ottenere un'equivalenza migliore rispetto al modello tariffario che tiene conto solo del peso del veicolo. Un risvolto concreto è, ad esempio, che le automobili sportive molto costose e potenti ma leggere non vengono avvantaggiate rispetto alle familiari. La combinazione tra emissioni di CO₂ e peso del veicolo è un indicatore migliore del consumo specifico di carburante rispetto al solo peso a vuoto. Le emissioni di

CO₂ rappresentano tuttavia un parametro utile solo per il «vecchio mondo» dei veicoli convenzionali e non per il «nuovo mondo» di quelli elettrici (cfr. spiegazioni al cap. 1.4, paragrafo «Andamento»).

Una tariffa differenziata in base a peso del veicolo e potenza del motore rispecchia al meglio la coesistenza di «vecchio» e «nuovo mondo», perché entrambi i parametri sono rilevanti sia per i veicoli più datati sia per quelli recenti, dunque un modello tariffario di questo tipo non andrebbe riadattato dopo un certo periodo al variare della composizione del parco veicoli.

Occorre ricordare che i modelli tariffari che non tengono conto delle emissioni di CO₂ penalizzerebbero i veicoli elettrici per via del loro peso (al momento) sistematicamente più elevato; sarebbe tuttavia possibile ovviare al problema molto facilmente applicando un fattore di correzione pari al valore di tale svantaggio, dopo aver verificato a quanto ammonta l'eccedenza di peso media dei veicoli elettrici rispetto ai modelli convenzionali analoghi. Prendendo come esempio una Peugeot 208, il modello elettrico attuale pesa circa il 20 per cento in più rispetto al modello a benzina con motore di potenza equivalente. Secondo le valutazioni attuali, una tassa commisurata al chilometraggio potrebbe essere introdotta al più tardi nel 2030. Nel frattempo, il mercato dell'elettrico e la tecnologia che ne è alla base evolveranno in maniera importante, dunque alcuni parametri essenziali (peso, potenza del motore) possono ancora subire modifiche. Il modello tariffario dovrà tenere conto di quale sarà la situazione effettiva, affinché la pressione fiscale sui veicoli elettrici risulti circa la stessa dei mezzi convenzionali analoghi soggetti alle imposte sugli oli minerali. L'applicazione di uno sconto per i veicoli elettrici potrebbe anche essere appoggiata dalla politica al fine di continuare a garantire un vantaggio economico rispetto ai veicoli alimentati con carburanti fossili. Non bisogna però dimenticare che, se lo sconto fosse maggiore dell'eccedenza di peso sistematica, alla lunga non si riuscirebbe a mantenere il livello odierno di proventi.

Excursus: separazione tra strumenti finanziari e ambientali

La sostituzione delle imposte sugli oli minerali con una tassa al chilometro per garantire il finanziamento a lungo termine consentirebbe sul lungo periodo di separare gli obiettivi «finanziamento» e «tutela ambientale» e i relativi strumenti funzionali, per evitare o ridurre così futuri conflitti. In questo modo, sarebbe possibile continuare a utilizzare gli strumenti ambientali attualmente disponibili (ad es. obiettivi in materia di CO₂ per i veicoli) o introdurre anche di nuovi sul lungo periodo (ad es. tassa d'incentivazione sul CO₂ sui combustibili fossili, internalizzazione di costi esterni, inclusione della circolazione in un sistema di scambio di quote di emissioni di CO₂) per realizzare il principio di causalità senza compromettere il finanziamento.

2.3.5. Caso particolare: settore non-road

Il settore non-road²² comprende tutte le macchine e gli attrezzi mobili dotati di motore a combustione interna non destinati al trasporto di persone e merci su strada (ad es. macchine edili, battelli, trattori e altre macchine impiegate nell'agricoltura, veicoli blindati, soffiatori, ecc.).

Nel 2015 il settore non-road è stato responsabile del 15 per cento del consumo di diesel e del 2 per cento di quello di benzina. In termini di consumo totale di energia del traffico stradale e del settore non-road, quest'ultimo rappresenta il 9 per cento²³. Considerato che i proventi annui delle imposte sugli oli minerali si stimano sulla base del consumo, nel 2015 il settore non-road ha versato circa 284 milioni di franchi di imposte²⁴, cioè il 6 per cento dei proventi totali.

I veicoli e le macchine del settore non-road si suddividono in due gruppi:

- con targa: veicoli che circolano di tanto in tanto su strada («sometimes road») e che dispongono di targa perché utilizzano saltuariamente l'infrastruttura, ad esempio diversi veicoli agricoli, alcune macchine edili e pochi veicoli industriali.
- senza targa: veicoli o macchine che non utilizzano l'infrastruttura stradale («never-road») ma ne sfruttano altre (ferrovie, idrovie) oppure sono stazionari e non circolano mai su strada (ad es. attrezzi da giardinaggio, molte macchine industriali e per la silvicoltura).

²² In passato si utilizzava anche il termine «off-road».

²³ UFAM (Infras), Pilotstudie zum Treibstoffverbrauch und den Treibhausgasemissionen im Verkehr 1990-2050, Szenarien für den Strassenverkehr, Schlussbericht (in tedesco), 21 agosto 2017.

²⁴ Alcuni attori del settore non-road (ad es. agricoltura) ricevono il rimborso di una parte delle imposte sugli oli minerali. L'importo di 284 milioni fr. indicato corrisponde al valore netto, quello lordo corrisposto è più elevato, ma una parte è stata restituita.

Secondo i principi organizzativi enunciati in precedenza (cfr. oggetto fiscale, cap. 2.3.3), nel settore non-road verrà riscossa una tassa per tutti i veicoli dotati di targa per la circolazione stradale calcolando, in genere, ogni chilometro percorso. Tuttavia, la maggior parte dei viaggi o degli impieghi di questi mezzi spesso non avviene su strada, soprattutto per i veicoli e le macchine di lavoro utilizzati in edilizia o in agricoltura, dunque la targa di norma serve per un numero relativamente scarso di spostamenti sulle strade pubbliche. L'attuale consumo di carburante e tutte le imposte sugli oli minerali applicabili però non sono determinati in primo luogo dal chilometraggio, bensì dall'attività lavorativa. Di conseguenza, a livello concettuale non risulta adeguato considerare il chilometraggio come base di calcolo principale. In più, l'onere per rilevare i chilometri percorsi sarebbe sproporzionato rispetto alla loro esigua quantità. La tassa per il settore non-road non dovrà quindi basarsi sul chilometraggio. L'ipotesi principale è un forfait per singolo veicolo, seguendo un approccio analogo a quello della tassa forfettaria sul traffico pesante (art. 9 cpv. 1 LTTP²⁵): se non è possibile calcolare la tassa commisurata al chilometraggio o se il calcolo richiede oneri sproporzionati, in casi motivati è possibile riscuoterla sotto forma di forfait.

L'ammontare della tassa a forfait dovrà essere complessivamente in linea con l'imposizione attuale.

Figura 13: Esempi di veicoli non-road con targa²⁶



Esempio: forfait annui per trattori

Per un trattore medio sarebbe necessario un forfait annuale di 240 franchi per raggiungere i 34 milioni di franchi netti²⁷ di proventi generati dalle imposte sugli oli minerali versate nel 2020 dai circa 150 000 trattori.

Tuttavia, tale forfait unitario annuo non soddisferebbe del tutto il principio dell'onere finanziario equivalente, poiché le imposte sugli oli minerali versate oggi variano considerevolmente a seconda della motorizzazione e delle dimensioni dei trattori. Si può procedere con un'ulteriore differenziazione della tassa forfettaria per veicolo prendendo come parametro principale la potenza del motore. Dalle informazioni della banca dati dell'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) sul settore non-road, ad esempio, si evince che per questi veicoli la correlazione tra potenza del motore e consumo è elevata. In Figura 14 sono indicati possibili forfait annui differenziati in base alla potenza del motore. Prendendo in considerazione i trattori più diffusi, ovvero il 96 per cento del totale, l'ammontare della tassa varia tra 33 e 850 franchi all'anno.

²⁵ Legge federale del 19 dicembre 1997 concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (legge sul traffico pesante, LTTP); RS 641.81.

²⁶ Fonte immagini: www.licenzedircircolazione.ch.

²⁷ Nel 2019 il gettito lordo dell'imposta e del supplemento sugli oli minerali versati dai trattori è stato di circa 83 milioni di franchi, dai quali, dedotti i rimborsi di circa 49 milioni di franchi per i trattori agricoli, risultano introiti netti per 34 milioni di franchi.

Figura 14: Tassa forfettaria differenziata in base alla potenza del motore dei trattori

Classe di potenza	Quota sul totale	Tassa forfettaria per trattore (in fr. all'anno) *
<18 kW	3%	4
18-37 kW	26%	33
37-56 kW	31%	240
56-75 kW	31%	240
75-130 kW	8%	850
130-300 kW	1%	1490
Media per tutti i trattori	100%	240

* Sulla base degli attuali ricavi netti, cioè dedotti i rimborsi per i trattori agricoli.

L'esempio con i trattori dimostra che con un forfait è possibile garantire i proventi attuali anche in futuro in modo relativamente semplice e con oneri (amministrativi) di riscossione ridotti.

Anche per gli altri tipi di veicoli impiegati in agricoltura e industria dotati di targa²⁸ l'ammontare del forfait annuo per singolo veicolo è stato calcolato sulla base dell'attuale livello di imposizione (cfr. allegato 3). È stata considerata anche l'opzione di introdurre una tassa per ogni ora di operatività (cfr. allegato 3), che presuppone che tutti i veicoli siano dotati di un apposito contatore difficilmente manipolabile o impossibile da manomettere. Mentre i veicoli agricoli moderni registrano le ore operative, che in alcuni casi sono consultabili perfino a distanza, altri non dispongono di contatori a tal fine, soprattutto quelli di vecchia generazione. Ciò rappresenta un problema per la riscossione e l'esecuzione ovvero aumenta la complessità e l'onere di riscossione rispetto a una tassa forfettaria; quest'ultima peraltro risulterebbe più semplice anche per i soggetti fiscali, che non dovrebbero rilevare e comunicare di continuo le ore operative di tutti i veicoli. Di conseguenza, l'onere di riscossione in base alle ore di operatività è piuttosto sproporzionato rispetto al vantaggio effettivo, perché i proventi da sostituire sono relativamente ridotti a fronte di un numero di veicoli cospicuo.

²⁸ Carri e macchine di lavoro, carri con motore, monoassi, macchine edili, veicoli adibiti alla preparazione delle piste.

2.4. Panoramica del piano di tassazione sul chilometraggio per tutti i veicoli

La seguente tabella riepiloga i singoli elementi del piano di tassazione e come sono stati ottenuti secondo quanto illustrato nel capitolo 2.3.

Figura 15: Panoramica piano di tassazione

Domanda	Elemento	Parametro: possibili opzioni
Quale tassa sarà sostituita?	Tipo di tassa sulla circolazione a livello federale	- Imposta sugli oli minerali → sostituzione con tassa commisurata al chilometraggio, incl. veicoli elettrici - Supplemento fiscale sugli oli minerali → sostituzione con tassa commisurata al chilometraggio, incl. veicoli elettrici - Tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (contrassegno stradale) → invariata - Imposta sugli autoveicoli → invariata
Dove vige l'obbligo fiscale?	Area, perimetro	- Territorio svizzero (obbligo valido per ogni chilometro percorso all'interno dei confini nazionali)
Chi o cosa è assoggettato alla tassa? ²⁹	Oggetto fiscale: mezzi di trasporto	Si prendono come riferimento i <u>veicoli a motore immatricolati (tipi di veicoli) che circolano su strada</u> in conformità con l'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV): - automobili (automobile, automobile pesante) - veicoli per il trasporto di persone (autoveicolo leggero, autoveicolo pesante, autobus, furgoncino, autosnodato, filobus (snodato)) - veicoli per il trasporto di cose (autofurgone, autocarro, autoarticolato leggero, autoarticolato pesante, trattore a sella) - veicoli agricoli (trattore agricolo, carro di lavoro agricolo, carro con motore agricolo, veicolo agricolo combinato) - veicoli industriali (trattore, macchina di lavoro, carro di lavoro, carro con motore, monoasse) - motoveicoli e altri (motoveicolo, motoleggera, veicolo a motore a tre ruote o con carrozino laterale, motoleggera a tre ruote, quadriciclo leggero a motore, quadriciclo a motore, triciclo a motore, motoslitta) - ciclomotori
	Oggetto fiscale: luogo di immatricolazione	- Veicoli immatricolati in Svizzera - Veicoli immatricolati all'estero
	Soggetto fiscale	- Proprietario veicolo (caso standard) - Conducente (eccezione, ad es. per veicoli registrati all'estero)
A quanto ammonta la tassa?	Base di calcolo	- Chilometri percorsi (ovvero chilometraggio) - Per eccezioni: tariffa forfettaria o altre soluzioni (in particolare per veicoli agricoli o industriali)
	Modello tariffario	<u>Caso standard (chilometraggio)</u> - Primo livello: tariffa differenziata per tipo di veicolo - Secondo livello: tariffa differenziata per peso e potenza motore <u>Eccezioni:</u> - Tariffa forfettaria per tipo di veicolo e potenza del motore (in particolare per veicoli agricoli o industriali)
	Importo tariffa	- Equivalenza con imposte sugli oli minerali attuali (nuovo livello di imposizione circa pari a quello odierno)

Nel capitolo seguente sarà illustrato il piano di riscossione relativo a questo piano di tassazione.

²⁹ Le attuali disposizioni concernenti i rimborsi saranno riprese.

3. Piano di riscossione

Una tassa sul chilometraggio richiede un sistema di riscossione efficiente in grado di rilevare in modo automatizzato i chilometri o la distanza percorsi dai veicoli. Nell'ambito di una relazione tecnica commissionata dall'Ufficio federale delle strade (USTRA) è stato elaborato il seguente approccio³⁰.

3.1. Approccio del sistema

Per riscuotere la tassa in Svizzera si predilige un sistema basato sul posizionamento via satellite (GNSS³¹) e sulla telefonia mobile (CN³²). Grazie alla navigazione satellitare, un apparecchio di rilevamento determina la posizione del veicolo e la trasmette mediante telefonia mobile a un sistema centrale di elaborazione dei dati, che gestisce anche tariffazione e fatturazione del viaggio. Di norma, rilevando il chilometraggio via satellite, non lo si misura in modo diretto, bensì lo si ricava da mappe e tabelle con le distanze chilometriche ufficiali. La distanza è determinata incrociando i dati di posizione registrati tramite GNSS con una mappa digitale («map matching»). Per la Svizzera sono disponibili diverse carte geografiche adatte allo scopo che riportano il chilometraggio ufficiale per le distanze percorse su strada.

Il rilevamento satellitare rappresenta al momento lo stato dell'arte per i sistemi di riscossione fiscale con copertura geografica. Questo generale approccio GNSS/CN è già attivo nel trasporto pubblico con il ticketing elettronico via smartphone (ad es. Fairtiq). I servizi di riscossione della TTPCP (EETS³³) che misurano la distanza tramite GNSS sono già impiegati con successo per i veicoli esteri e a partire dal 2025, con la TTPCP III, questa tecnologia sarà estesa anche a quelli nazionali. La fattibilità tecnica dell'approccio GNSS/CN è fuori discussione e comprovata dall'impiego dell'EETS in Svizzera e in diversi sistemi operativi esteri; poiché ampiamente sostenuta nel diritto e negli standard europei nonché da parte di innumerevoli applicazioni, dispositivi e costruttori, rappresenta la soluzione migliore. Anche i processi operativi con cui si riscuote la TTPCP sono stati testati più volte e consolidati. Tuttavia, non esistono ancora esperienze concrete riguardo all'ampia platea di utenti di veicoli privati, soprattutto in relazione ai processi che devono svolgere.

L'approccio GNSS/CN è realizzabile con differenti soluzioni specifiche.

1. **Con un apparecchio di rilevamento dedicato:** è l'approccio classico applicato nei noti sistemi di pedaggio per gli autocarri basati su GNSS/CN (Germania, Slovacchia, Belgio, Repubblica Ceca, Polonia). In genere lo Stato ha selezionato un gestore tramite gara d'appalto pubblica, incaricandolo di riscuotere l'imposta stradale tramite un apposito apparecchio di rilevamento basato su GNSS/CN che di norma non è facoltativo, bensì fornito e predisposto dal gestore.
2. **Con una soluzione dello European Electronic Toll Service (EETS):** non si tratta dell'implementazione di una tecnologia specifica, ma piuttosto del passaggio a un paradigma di servizio. Al fine di consentire l'interoperabilità internazionale dei sistemi di riscossione fiscale, l'UE ha definito un quadro normativo che obbliga i sistemi dei singoli Stati membri ad accettare gli apparecchi di rilevamento di operatori privati, purché conformi ai requisiti di legge. Persone e aziende assoggettate all'obbligo fiscale possono così affidarsi ai servizi di un operatore EETS che fornisce loro la tecnologia necessaria, amministra i dati, trasmette i chilometraggi o i punti di rilevamento GPS registrati ai rispettivi sistemi di pedaggio e si occupa della fatturazione.
3. **Con un'app per smartphone:** tutti gli smartphone sono dotati di sistemi di posizionamento via satellite e telefonia mobile e mediante un apposito software possono pertanto essere impiegati per riscuotere le tasse secondo il principio GNSS/CN. Lo smartphone non è tuttavia adeguato a un uso continuativo per diversi motivi: non è montato in modo stabile, l'utente con il dispositivo può cambiare veicolo, l'alimentazione elettrica non è garantita e il rischio di manipolazione da parte dell'utente è elevato. Rappresenta però una piattaforma assolutamente efficace adatta per riscuotere le tasse di utenti occasionali, soprattutto per i veicoli esteri in transito o utilizzati a scopi turistici.
4. **Con la strumentazione di bordo del veicolo:** tutti i veicoli moderni sono dotati di tecnologia GNSS/CN. L'introduzione di una tassa commisurata al chilometraggio presuppone che i costruttori

³⁰ Infrac, Rapp Trans AG, Ecoplan, Konzeption für eine fahrleistungsabhängige Abgabe – Schlussbericht (in tedesco), 30.11.2021; www.astra.admin.ch > Temi > Finanziamento delle strade

³¹ Sistema globale di navigazione satellitare, ad es. Galileo o GPS.

³² Cellular network.

³³ L'obiettivo del servizio europeo di telepedaggio (European Electronic Toll Service; EETS) è di facilitare agli utenti il pagamento della tassa per l'utilizzo della rete stradale europea soggetta a pedaggio negli Stati membri dell'UE tramite un contratto presso un fornitore EETS e un'apposita apparecchiatura di bordo.

dei veicoli offrano agli acquirenti il servizio di registrazione del chilometraggio, in modo concettualmente analogo al principio dell'EETS.

È possibile una combinazione flessibile di soluzioni coesistenti che nel corso del tempo, a seconda di come si evolverà il mercato e di cosa accadrà negli altri Paesi, nonché di quali saranno le preferenze degli utenti interessati e i progressi tecnologici, può subire variazioni senza rendere necessarie modifiche sostanziali del sistema.

3.2. Sostenibilità del piano

L'approccio GNSS/CN è indipendente dal punto di vista tecnologico e dunque sostenibile nel tempo. In sostanza non si tratta di un vero e proprio approccio GNSS/CN, bensì di una «soluzione di localizzazione e comunicazione». Non importa quale sistema si utilizzi a livello concreto per la localizzazione e la trasmissione dei dati (GPS³⁴, GALILEO³⁵ o GLONASS³⁶, o una combinazione di essi, così come per GSM³⁷ 3G, 4G, 5G o future evoluzioni tecnologiche), purché siano soddisfatti determinati requisiti di esattezza e disponibilità. Il sistema può evolversi in modo dinamico senza essere influenzato da svolte tecnologiche, trasformazioni generazionali o problematiche relative al ciclo di vita.

L'approccio GNSS/CN è idoneo anche per piani di tassazione più articolati e supporta pienamente un'eventuale futura differenziazione delle tariffe in base a località e orario. Ad oggi non è immaginabile un piano di tassazione che non utilizzi la soluzione GNSS/CN. È sufficiente adeguare il modulo di calcolo del sistema di background, senza alcuna modifica a bordo del veicolo.

3.3. Protezione dei dati

Dal punto di vista tecnico e organizzativo, grazie a buone pratiche già consolidate è del tutto possibile acquisire in modo centralizzato e conforme alla protezione dei dati le informazioni sulla mobilità necessarie per una tassa sul chilometraggio (cfr. Rapp Trans 2019, Mobility Pricing, Tecnologie e protezione dei dati). Noti sistemi analoghi attualmente in funzione hanno dimostrato che con questi approcci sono possibili implementazioni in linea con i requisiti di protezione dei dati. A livello di funzionalità in termini di acquisizione e analisi centralizzata dei dati, fatturazione e gestione conti clienti, il sistema della tassa sul chilometraggio presenta diverse analogie con molti sistemi di trattamento dati impiegati ad esempio da amministrazioni fiscali, banche e operatori di telecomunicazioni.

Analogamente a una tassa chilometrica, anche i sistemi degli operatori di telefonia mobile elaborano dati personali con indicazione della posizione e per ogni chiamata riconoscono, ad esempio, chi è coinvolto nella comunicazione e dove si trova. Un funzionamento quasi identico alla nuova tassa si ha per il ticketing automatico del trasporto pubblico basato su GNSS/CN (Fairtq, EasyRide).

Si può predisporre l'attuazione di un nuovo sistema di tassazione trasparente e di provata conformità al diritto in materia di protezione dei dati definendo in modo esplicito e concreto in una futura legge appositi requisiti di privacy, ad esempio elencando esaustivamente i dati da raccogliere, formulando le condizioni per il trattamento da parte di terzi, limitando le finalità di utilizzo dei dati per la tassa e non per altre disposizioni legali (eccessi di velocità, indagini) nonché delimitando i tempi di conservazione e cancellazione.

Approccio alternativo per registrare la distanza

L'aspetto principale resta tuttavia la percezione e la conseguente accettazione del sistema da parte della popolazione, che ha spesso grandi preoccupazioni sulla protezione dei propri dati. Per questo motivo, in una fase successiva, occorrerà verificare la possibilità di acquisire il chilometraggio anche con un sistema in grado di rilevare esclusivamente la distanza senza risalire alla posizione del veicolo. In tal caso però è necessaria almeno la possibilità di distinguere fra chilometraggio estero e nazionale, poiché soltanto quest'ultimo è tassabile.

³⁴ Global Positioning System (gestito dagli USA).

³⁵ Sistema globale di navigazione satellitare gestito dall'Unione europea.

³⁶ Sistema di navigazione satellitare gestito dalla Russia.

³⁷ Global System for Mobile Communications.

3.4. Stima dei costi

Si stimano costi di investimento pari a 355 milioni di franchi nonché costi di esercizio di 1,73 miliardi di franchi su un periodo di dieci anni. Nel complesso, i costi per realizzare il sistema e garantirne l'operatività per un decennio ammonterebbero quindi a poco più di 2 miliardi di franchi.

Queste stime si basano sugli attuali prezzi di mercato e su un semplice modello di costi più volte validato e poggiano su ipotesi conservative. In una prospettiva di lungo termine sarà possibile ridurre sensibilmente i costi grazie a soluzioni basate sulle componenti presenti nei veicoli moderni e connessi nonché sui servizi offerti dai costruttori.

La riscossione della tassa sul chilometraggio sarà perciò molto più onerosa di quella attuale, per la quale l'UDSC computa l'1,5%³⁸ dei ricavi dalle accise sugli oli minerali (69 milioni fr. nel 2019)³⁹.

³⁸ Art. 3 dell'ordinanza sull'imposizione degli oli minerali: «L'autorità fiscale computa come spese di riscossione l'1,5 per cento degli introiti provenienti dall'imposta sui carburanti».

³⁹ I 69 milioni fr. includono i «carburanti per l'aviazione» che in termini di introiti rappresentano tuttavia una quota molto ridotta rispetto ai «carburanti normali».

4. Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera e progressi nei Paesi limitrofi

4.1. Accordo sui trasporti terrestri

Per accertare la compatibilità di una nuova tassa per la circolazione stradale con gli impegni internazionali della Svizzera occorre rifarsi all'accordo sui trasporti terrestri⁴⁰, che punta a liberalizzare l'accesso al mercato per una gestione del traffico efficiente e a una politica dei trasporti coordinata tra le parti interessate. Le disposizioni dell'accordo si basano sul principio della reciprocità e della libera scelta del tipo di trasporto e le parti contraenti si impegnano a non adottare misure discriminatorie (art. 1). L'articolo 38 stabilisce i cardini del sistema di tassazione della circolazione stradale, esplicitando al capoverso 2 che quest'ultimo comprende tasse sui veicoli, accise sul carburante e pedaggi per uso della rete stradale.

4.1.1. Veicoli con peso totale inferiore a 12 t

Il campo di applicazione dell'accordo sui trasporti terrestri è limitato ai veicoli per il trasporto merci e a quelli atti al trasporto di più di nove persone (art. 3 cpv. 1, quarto trattino). L'articolo 38 capoverso 5 stabilisce che i sistemi di imposizione della circolazione stradale si applicano solamente ai veicoli con un peso totale pari o superiore a 12 t e che l'accordo non impedisce a ognuna delle parti contraenti di riscuotere sul proprio territorio tasse per l'utilizzo della rete stradale riguardanti veicoli di peso totale inferiore a 12 t. Secondo tali disposizioni, la Svizzera ha dunque la facoltà di introdurre una tassa sul chilometraggio o una tariffa per l'utilizzo della rete stradale per gran parte dei veicoli (con peso totale inferiore a 12 t). A tal proposito non vi sono restrizioni, perciò le parti contraenti possono decidere in autonomia come impostare la tassazione per questi tipi di veicoli sul proprio territorio.

Da un'analisi è inoltre emerso che l'introduzione di una tassa sul chilometraggio per i mezzi con peso inferiore a 12 t non sarebbe in contrasto con i principi generali dell'accordo sui trasporti terrestri. Nello specifico, sarebbero rispettati quelli essenziali di reciprocità, libera scelta della modalità di trasporto e non discriminazione enunciati all'articolo 1 capoversi 2 e 3 nonché quanto stabilito dall'articolo 38 capoverso 1 riguardo alla non discriminazione (in base alla nazionalità del trasportatore, al luogo di immatricolazione del veicolo o all'origine e/o alla destinazione del trasporto), alla proporzionalità e alla trasparenza così come le altre disposizioni ivi contenute. Una tassa chilometrica non limita la scelta della modalità di trasporto né sfavorisce i cittadini o le aziende di trasporto dell'UE rispetto ai proprietari e agli utenti della strada domiciliati in Svizzera. Allo stesso tempo, non è rilevante il luogo di immatricolazione del veicolo né l'origine e/o la destinazione del trasporto. I modelli tariffari previsti, con differenziazione in base a tipo del veicolo, peso e potenza del motore, consentono di soddisfare il principio di proporzionalità. La trasparenza è un presupposto vincolante già solo per l'accettazione della tassa da parte della popolazione e dell'utenza nazionale, soprattutto per far sì che la votazione popolare sull'introduzione di un nuovo tributo abbia probabilità di successo.

4.1.2. Traffico pesante e veicoli con peso totale a partire da 12 t

Come spiegato in precedenza, le disposizioni dell'accordo sui trasporti terrestri in materia di sistemi di tassazione si applicano per veicoli con peso totale a partire da 12 t, per i quali sarebbero quindi rilevanti in caso di introduzione di una tassa sul chilometraggio, soprattutto perché stabiliscono l'importo massimo di 325 franchi (media ponderata) per un tragitto attraverso la Svizzera. Ai sensi dell'articolo 40 capoverso 4, tuttavia, questa disposizione riguarda solo la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni, dunque le imposte sugli oli minerali o un'eventuale nuova tassa restano escluse.

Anche nel caso dei veicoli con un peso totale a partire da 12 t una tassa sul chilometraggio è compatibile con l'accordo sui trasporti terrestri purché siano rispettati i principi di cui all'articolo 38. L'accordo è stato concluso nel 1999, quando sono state definite le norme EURO sui gas di scarico per modulare le tariffe (imposte) della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP). Nel frattempo, il contesto e le condizioni quadro sono mutati e cambieranno ulteriormente prima dell'introduzione di una nuova tassa all'inizio del decennio 2030–2039. A medio termine, la maggior parte dei veicoli sarà inserita nella stessa classe tariffaria. Alla fine del 2020, già l'80 per cento dei veicoli rientrava nella classe EURO

⁴⁰ Accordo del 21 giugno 1999 fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (accordo sui trasporti terrestri, RS 0.740.72).

VI, dunque la TTPCP attuale non può incentivare ulteriormente mezzi «più puliti». L'utilizzo delle norme EURO per definire le tariffe della TTPCP limita progressivamente l'impatto di quest'ultima e non è più in linea con gli obiettivi generali delle politiche svizzere in materia di trasporti e ambiente, motivo per cui è attualmente oggetto di discussione anche una modifica di tale tassa (cfr. cap. 5.3). La trasformazione a lungo termine auspicata per la TTPCP richiede modifiche delle basi giuridiche nazionali (revisione parziale LTTP, OTTP) e internazionali (adeguamento delle disposizioni sulla TTPCP nell'accordo sui trasporti terrestri). Il processo legislativo svizzero e i negoziati con l'UE sulla modifica dell'accordo sui trasporti terrestri dovrebbero quindi svolgersi in maniera estremamente coordinata e in tale contesto potrebbe essere rilevante anche la futura introduzione della tassa sul chilometraggio.

In linea di massima, l'introduzione di questa tassa sarebbe compatibile con gli attuali impegni internazionali della Svizzera, in questo caso con l'accordo sui trasporti terrestri. Nel progettargli dovrebbe avere un ruolo centrale soprattutto la proporzionalità delle imposte sulla circolazione, in linea così anche con il principio di non discriminazione. La tassa è compatibile con il suddetto accordo se rispetta i principi dell'articolo 38; resta da chiarire se occorra sostituirla al concetto di imposta sugli oli minerali dell'articolo 38 capoverso 2. Un altro aspetto rilevante è la questione dell'interoperabilità dei sistemi al fine di garantire che non sorgano ostacoli alla libera circolazione nelle regioni di confine. Nell'ambito del Comitato misto dei trasporti terrestri Comunità/Svizzera, l'UE sarà informata sugli sviluppi e i piani svizzeri riguardanti la nuova tassa. La drastica riduzione dei prezzi dei carburanti legata all'introduzione di una tassa sul chilometraggio porterebbe a un forte «turismo del pieno» in Svizzera, con possibili perplessità dei Paesi limitrofi nei confronti di questa nuova tassa.

4.2. Situazione nei Paesi limitrofi

La situazione nei Paesi limitrofi è interessante per due aspetti.

- La Svizzera potrebbe beneficiare delle riflessioni concettuali dei Paesi confinanti intenzionati a introdurre una tassa analoga, confrontando reciprocamente le soluzioni. Tali Paesi a loro volta trarrebbero beneficio in termini di comprensione e accettazione da parte dei loro cittadini, dovendo questi ultimi versare tale tassa anche quando viaggiano in territorio elvetico.
- La tassazione dei carburanti nei Paesi limitrofi si ripercuote direttamente sul rapporto dei prezzi di benzina e diesel fra tali Paesi e la Svizzera. Come illustrato al capitolo 6.1, se la Svizzera fosse l'unica a sostituire le imposte sugli oli minerali con una tassa commisurata al chilometraggio, tale rapporto subirebbe delle modifiche. Nel caso in cui, invece, anche un Paese limitrofo adottasse una soluzione simile, gli attuali rapporti di prezzo rimarrebbero pressoché stabili e non si dovrebbero prevedere variazioni sostanziali in termini di «turismo del pieno». I rapporti tra i prezzi possono tuttavia cambiare anche ad opera dei Paesi limitrofi, qualora questi ultimi adottino sul proprio territorio misure che comportino un aumento o una diminuzione del costo di benzina e diesel; sono ipotizzabili ad esempio un incremento diretto delle imposte sugli oli minerali, l'introduzione di tasse d'incentivazione sul CO₂ sui carburanti o l'inserimento dei trasporti nel sistema di scambio delle quote di emissioni di CO₂, con conseguente aumento dei prezzi dei carburanti. La completa sostituzione delle attuali imposte sugli oli minerali con una nuova tassa in Svizzera aumenterebbe così le differenze di prezzo con il corrispondente Paese limitrofo (per «turismo del pieno» cfr. cap. 6.1).

Sulla base dei primi accertamenti è emerso che la situazione negli Stati limitrofi è ancora in sospeso e che in nessuno di essi si prospetta l'introduzione di una tassa chilometrica (né per i veicoli alimentati con combustibili fossili né per quelli elettrici). Ci sono invece segnali di riflessione su tasse d'incentivazione sul CO₂ o soluzioni analoghe. In Germania, ad esempio, all'inizio del 2021 è stato introdotto un prezzo (25 euro a tonnellata) per le emissioni di CO₂ di origine fossile generate nei settori del riscaldamento e dei trasporti, convertitosi in un aumento pari a sette centesimi al litro per la benzina e otto per il diesel. I prezzi per le emissioni di CO₂ aumenteranno di anno in anno fino ad arrivare a 55 euro nel 2025, mentre dal 2026 i prezzi fissi saranno convertiti in un corridoio di prezzi (scambio di quote di emissioni; il prezzo è definito all'interno di una fascia predefinita in base alla domanda del mercato). A partire dal 1° luglio 2022 anche in Austria verrà introdotto un prezzo per le emissioni di CO₂ con un importo iniziale di 30 euro per tonnellata, dunque in linea con quello applicato in Germania.

L'introduzione della tassa sul chilometraggio qui illustrata come nuova soluzione di finanziamento per la Svizzera è prevista entro il 2030. Risulta naturalmente complesso esprimersi su che cosa pianificano concretamente o attueranno effettivamente i Paesi limitrofi dal 2030 in poi, nonché quali risvolti e conseguenze reciproche si delinearanno. Se i quattro Stati confinanti prenderanno direzioni diverse, sarà inoltre difficoltoso per la Svizzera reagire in modo adeguato a tutti gli sviluppi, dal momento che con la

nuova tassa il nostro Paese adotterà una soluzione unitaria all'interno del territorio nazionale. Ciononostante, la Svizzera continuerà a seguire da vicino l'andamento della situazione nei Paesi limitrofi e porterà avanti le riflessioni necessarie.

A causa degli elevati prezzi dei carburanti dovuti alla guerra in Ucraina, alcuni dei Paesi confinanti hanno adottato misure per ridurli. Occorre continuare a osservare con attenzione se si tratta di provvedimenti temporanei o duraturi e in che misura i prezzi elevati influiranno sulla discussione relativa alle tasse d'incentivazione sul CO₂ nei Paesi limitrofi.

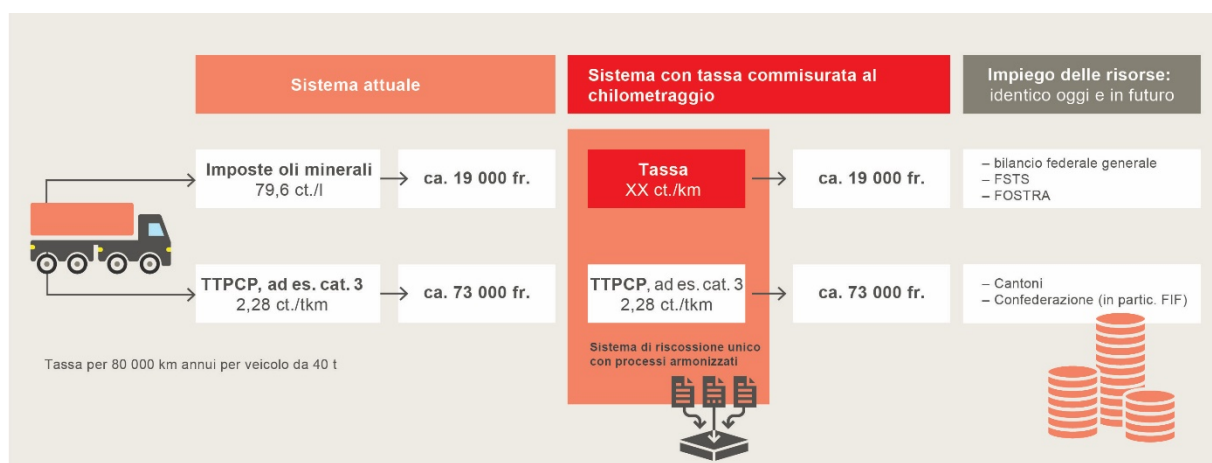
5. Rapporto con la tassa sul traffico pesante e relativo sviluppo

5.1. Rapporto con la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP)

La tassa sul chilometraggio in sostituzione delle imposte sugli oli minerali e la TTPCP non sono direttamente collegate, hanno finalità diverse e le rispettive risorse non sono impiegate allo stesso modo. Il traffico merci pesante versa sia le imposte sugli oli minerali sia la tassa sul traffico pesante. Un veicolo da 40 tonnellate con un consumo di carburante di 30 litri per 100 km e un chilometraggio annuo di 80 000 km paga, ad esempio, circa 19 000 franchi di imposte sugli oli minerali e 73 000 franchi di TTPCP all'anno⁴¹. La TTPCP è indipendente dalle imposte sugli oli minerali e disciplinata da un'apposita legge (LTTP). Di conseguenza, la sostituzione delle imposte sugli oli minerali con una nuova tassa non comporterebbe variazioni alla TTPCP, che continuerebbe a essere riscossa nella forma attuale. Il traffico merci pesante su strada sarebbe soggetto sia alla TTPCP sia alla nuova tassa.

Ciò che accomuna le due tasse è la base di calcolo principale, ovvero il chilometraggio. Per registrarlo si farebbe ricorso dunque a un'interfaccia che consenta di impiegare gli apparecchi della TTPCP anche per la nuova tassa, sfruttando così le sinergie esistenti. Per evitare doppi oneri aggiuntivi per persone/aziende assoggettate, l'esecuzione e soprattutto la riscossione di entrambe le tasse dovrebbe avvenire in maniera coordinata mediante un'unica piattaforma tecnica e processi quanto più possibile armonizzati.

Figura 16: Nessun legame diretto tra TTPCP e tassa sul chilometraggio



⁴¹ Ipotesi: il trattore a sella fa rifornimento sempre in Svizzera e paga una tariffa TTPCP di 2,28 ct./tkm (categoria Euro 6→ corrispondente alla categoria fiscale 3).

5.2. Rapporto con la tassa forfettaria sul traffico pesante (TFTP)

Ad oggi non tutti i veicoli pesanti pagano la tassa sul traffico pesante in base alle loro prestazioni. Il seguente estratto dall'OTTP fornisce una panoramica dei tipi di veicoli soggetti alla TFTP.

Figura 17: Tipi di veicoli soggetti a TFTP ai sensi dell'OTTP (art. 4 cpv. 1)

Tipo di veicolo	TFTP annua	Tassa secondo il piano di tassazione (cap. 2)
Autoveicoli pesanti per il trasporto di persone, automobili pesanti nonché rimorchi abitabili e per il trasporto di persone ciascuno di peso totale eccedente 3,5 t	650 franchi	Tassa per chilometro
Autobus e autosnodati di peso totale eccedente 3,5 t ma non superiore a 8,5 t	2200 franchi	Tassa per chilometro
Autobus e autosnodati di peso totale eccedente 8,5 t ma non superiore a 19,5 t	3300 franchi	Tassa per chilometro
Autobus e autosnodati di peso totale eccedente 19,5 t ma non superiore a 26 t	4400 franchi	Tassa per chilometro
Autobus e autosnodati di peso totale eccedente 26 t	5000 franchi	Tassa per chilometro
Carri con motore, trattori e veicoli a motore per il trasporto di cose con velocità massima di 45 km/h	11 franchi per 100 kg peso totale	Tassa forfettaria in base a tipo di veicolo e potenza del motore
Veicoli a motore del ramo dei fieraoli e circhi che trasportano esclusivamente materiale per fieraoli o circhi o trainano rimorchi non assoggettati alla tassa	8 franchi per 100 kg peso totale	Tassa per chilometro o forfettaria a seconda del tipo di veicolo

È possibile differenziare ulteriormente i tipi di veicoli soggetti a TFTP prendendo come parametro il trasporto di persone.

Trasporto di persone

Secondo una disposizione inserita dal Parlamento nella legge sul traffico pesante (art. 4 cpv. 2 LTTP), il trasporto di persone è soggetto a una tassa forfettaria annua non superiore ai 5000 franchi. Nel messaggio del Consiglio federale dell'11 settembre 1996 non era ancora espressamente prevista alcuna regolamentazione speciale o deroga per il trasporto di persone. Con un occhio di riguardo al turismo, la Svizzera ha approvato una deroga per i viaggi in pullman affinché i mezzi possano versare una tassa forfettaria sensibilmente inferiore rispetto alla tariffa della tassa sul chilometraggio⁴². Ciò significa che per gli autobus sia la forma di riscossione sia l'importo della tassa differiscono rispetto al traffico merci pesante. Gli importi sono volutamente diversi, pertanto la disposizione della LTTP relativa al forfait massimo di 5000 franchi ha principalmente lo scopo di mantenere molto basso l'ammontare della tassa. Gli autobus esteri possono versarla con quote giornaliere o mensili più convenienti rispetto alle imposte nei Paesi limitrofi. Ai camper si applica una regolamentazione analoga, tuttavia basata su una tariffa notevolmente inferiore pari a 650 franchi annui.

Con l'introduzione del sistema di riscossione di una tassa chilometrica, ci sarebbero i presupposti per cominciare a riscuotere anche la tassa forfettaria sul traffico pesante per il trasporto di persone in base al chilometraggio (gli oneri per calcolare l'importo in questo modo non sarebbero più sproporzionati). Considerando gli importi (volutamente) bassi della TFTP, in caso di passaggio a una tassa sul traffico pesante commisurata al chilometraggio le tariffe rimarrebbero comunque ridotte.

Altri tipi di veicoli

La LTTP prevede inoltre la possibilità di riscuotere una tassa forfettaria per alcuni tipi di veicoli nei casi in cui non sia possibile calcolare una tassa sul chilometraggio o ciò comporti oneri sproporzionati. Non devono però risulterne un calo dei proventi della tassa né distorsioni della concorrenza (art. 9 LTTP).

⁴² La tassa forfettaria annua per un pullman di 26 t ammonta, ad esempio, a 4400 fr. Per un autocarro dello stesso peso è sufficiente percorrere circa 7400 km per raggiungere tale importo.

Qualora con la nuova tassa venisse introdotto per alcuni tipi di veicoli attualmente soggetti a TFTP un sistema di riscossione in grado di calcolare il chilometraggio, ci sarebbe un requisito base per trasformare la TFTP in una TTPCP. Tuttavia, il piano di tassazione non lo prevede, perché i veicoli soggetti alla TFTP non dovranno versare una tassa sul chilometraggio in sostituzione delle imposte sugli oli minerali, bensì una tassa forfettaria⁴³.

5.3. Armonizzazione con lo sviluppo della TTPCP

L'incarico del Consiglio federale del 13 dicembre 2019 prevede di includere nelle riflessioni concettuali relative alla sostituzione delle imposte sugli oli minerali con una tassa sul chilometraggio anche lo sviluppo della TTPCP, non per indicarne il piano effettivo, ma piuttosto nell'ottica di illustrare e discutere le interfacce e i punti di riferimento con il nuovo sistema di imposizione basato sul chilometraggio.

L'attuale sistema di riscossione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP II) sta per concludere il suo ciclo di vita e deve essere completamente rinnovato. Il passaggio al nuovo sistema (TTPCP III) dovrà essere completato entro la fine del 2024, perciò si stanno adottando apposite misure per la sostituzione (sviluppo tecnico → TTPCP III). Il 24 novembre 2021, il Consiglio federale ha inoltre incaricato il DATEC di perfezionare la TTPCP e stabilito l'orientamento al riguardo. Entro la metà del 2023 è prevista l'elaborazione di un progetto di consultazione sulla revisione della legge sul traffico pesante. Entrambi i progetti sono compatibili con l'eventuale introduzione di una nuova tassa in sostituzione delle imposte sugli oli minerali e non sono in conflitto.

Dal 17 dicembre 2021 al 4 aprile 2022 si è svolta la consultazione sulla revisione della legge sul CO₂, in cui si propone, tra le altre cose, di sancire nella legge l'esenzione dalla TTPCP fino al 2030 per i veicoli pesanti elettrici e a idrogeno. Questa esenzione temporanea intende dare a tutti gli attori coinvolti (industria dei veicoli, importatori, aziende di trasporto, ecc.) certezza del diritto e sicurezza di pianificazione per gli ampi investimenti necessari. Si punta ad accelerare lo sviluppo di questi veicoli e a fare in modo che siano maggiormente impiegati nel traffico merci su strada. L'introduzione di una tassa sul chilometraggio, prevista dal 2030 per via delle tempistiche necessarie per la legislazione e l'implementazione di un sistema di riscossione, non è in contrasto con lo scopo perseguito dalla revisione della legge sul CO₂.

Sviluppo tecnico (TTPCP III)

Nei prossimi anni il terzo ciclo di innovazione tecnica della TTPCP porterà già alla realizzazione dell'approccio GNSS/CN presentato per la nuova tassa, focalizzandosi sull'abbandono dell'apparecchio di rilevazione prescritto e sul passaggio a un paradigma di servizio. I soggetti tassabili avranno a disposizione diverse modalità o servizi per dichiarare i loro tragitti, ovvero per registrare e trasmettere le loro posizioni GNSS/CN.

I proprietari dei veicoli saranno sostanzialmente tenuti a fornire all'UDSC tali dati GNSS/CN in maniera completa per ogni viaggio sul territorio nazionale, avendo in ogni caso la facoltà di farli rilevare da un operatore incaricato dall'UDSC con uno degli apparecchi dedicati messi a disposizione, oppure da un operatore nazionale (ad es. offerente di gestione delle flotte) o da un operatore EETS internazionale attivi sul libero mercato e autorizzati dall'UDSC. La soluzione TTPCP III consentirebbe quindi di registrare senza problemi la mera distanza per una tassa sul chilometraggio.

5.4. Conclusioni sulla tassa sul traffico pesante

La progettazione di una tassa sul chilometraggio in sostituzione delle imposte sugli oli minerali può avvenire in linea di massima indipendentemente dalla TTPCP e dal suo sviluppo. La tassa sul traffico pesante è sancita nella Costituzione federale (art. 85) e rimane in vigore. Introducendo una nuova tassa, le imposte sugli oli minerali verrebbero sostituite anche per il traffico pesante, che sarebbe così soggetto a due tasse commisurate alle prestazioni (TTPCP e tassa sul chilometraggio). Per quanto queste non siano direttamente collegate tra loro, occorre strutturare gli sviluppi in entrambi gli ambiti in modo da non generare incentivi inopportuni o eccessivi. Vi sono tuttavia punti in comune riguardanti l'esecuzione, soprattutto in materia di riscossione, poiché entrambe le tasse utilizzano la distanza percorsa come base di calcolo. Per evitare doppi e inutili oneri aggiuntivi per persone/aziende assoggettate, l'esecuzione e soprattutto la riscossione di entrambe le tasse dovrebbero avvenire in maniera coordinata mediante un'unica piattaforma tecnica e processi quanto più possibile armonizzati.

⁴³ Carri con motore, trattori, veicoli a motore per il trasporto merci.

Su alcuni punti la tassa chilometrica e la TFTP potrebbero essere interdipendenti. Se per alcuni tipi di veicoli che attualmente versano una TFTP venisse introdotta una tassa sul chilometraggio, calcolabile con apposita tecnologia, ci sarebbero i requisiti tecnici necessari per calcolare allo stesso modo anche la tassa sul traffico pesante. Secondo il piano di tassazione, tuttavia, almeno per una parte dei veicoli che ad oggi versano la TFTP sarebbe comunque prevista una tassa forfettaria.

6. Ripercussioni della sostituzione delle imposte sugli oli minerali con una tassa sul chilometraggio

Sostituire completamente le imposte sugli oli minerali con una tassa sul chilometraggio rappresenta un profondo cambiamento di sistema, accompagnato da diverse ripercussioni analizzate di seguito.

6.1. Turismo del carburante

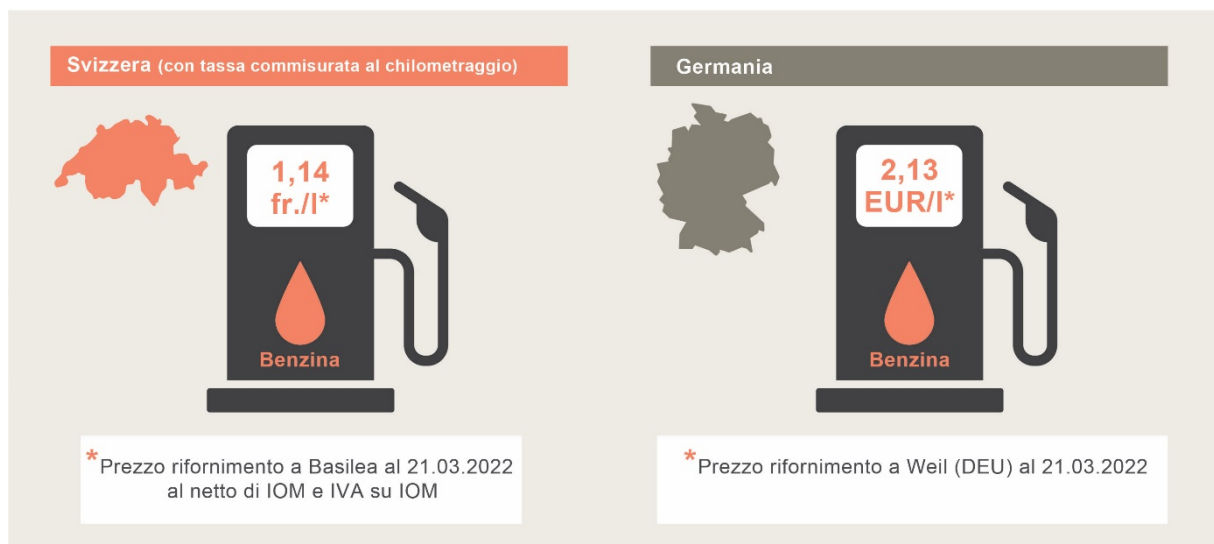
Il passaggio da un sistema di imposizione sugli oli minerali a uno sul chilometraggio comporterà una significativa riduzione del prezzo del carburante a livello nazionale, da cui risulterà una differenza di prezzo con l'estero di circa 60–90 ct./l e 40–70 ct./l rispettivamente per benzina e gasolio (sui valori medi annui per il 2019). Questo favorirà notevolmente il cosiddetto «turismo del pieno» verso la Svizzera (veicoli immatricolati all'estero verranno a fare rifornimento in territorio elvetico).

Emergerebbero ripercussioni negative quali l'aumento del traffico nelle regioni di confine, il concomitante incremento degli attraversamenti di frontiera e il conseguente aggravamento del bilancio svizzero di CO₂. Le stime indicano che l'abolizione delle imposte sugli oli minerali in Svizzera nel 2019, anno di riferimento, avrebbe generato una vendita di 1,1 miliardi di litri di carburante ai «turisti del pieno», pari a quasi un sesto dell'attuale volume di vendita nazionale, nonché a circa 2,7 milioni di tonnellate di CO₂, ovvero quasi il 5,9 per cento delle emissioni svizzere nell'anno in parola⁴⁴.

Questo effetto tenderebbe a ridursi con la progressiva elettrificazione dei veicoli all'estero. Le prospettive energetiche (scenario «zero variante base») indicano tuttavia che nel 2030 ancora circa l'80 per cento dei veicoli sarà alimentato con combustibili fossili, situazione che si presuppone simile nei Paesi confinanti, dove per via della possibilità di fare rifornimento in Svizzera l'elettrificazione dei veicoli potrebbe perfino progredire più lentamente.

Un risvolto positivo del «turismo del pieno» sarebbe la generazione di introiti supplementari per i gestori dei distributori svizzeri, seppure ciò non sia sufficiente a controbilanciare gli effetti negativi.

Figura 18: Esempio della disparità di prezzo tra Svizzera e Germania⁴⁵



⁴⁴ La quota complessiva di gas a effetto serra emessi nell'atmosfera in tutta la Svizzera nel 2019 corrisponde a 46,2 milioni t di CO₂ equivalenti (senza contare il traffico aereo e navale internazionale).

⁴⁵ Il prezzo di 2,13 euro corrisponde, con un tasso di cambio euro/franco di 1,0294 (tasso interbancario al 31.03.2022), a 2,19 franchi. Il risparmio effettivo per i conducenti provenienti dalla Germania in questo esempio sarebbe minore rispetto alla differenza di 1,05 franchi, dato che il cambio effettivo è molto più svantaggioso rispetto a quello interbancario.

6.2. Spostamento del traffico merci transalpino su altri itinerari

L'introduzione di una tassa commisurata al chilometraggio unitamente all'abolizione delle imposte sugli oli minerali inciderebbe sulla contabilità aziendale degli spedizionieri del traffico merci internazionale riguardo alla scelta degli itinerari, che tiene conto dei costi legati al tempo e al chilometraggio ma anche dei differenti pedaggi. Un altro fattore rilevante sono i prezzi del diesel nei vari Paesi. Uno studio condotto in Austria (Planoptimo 2021⁴⁶) ha dimostrato che, considerando i costi aziendali totali (per chilometraggio, tempo e pedaggi), i complessivi 209 400 transiti effettuati attraverso il Brennero nel 2019 sarebbero costati almeno 120 euro in meno attraverso il San Gottardo. La scelta di attraversare comunque il Brennero è dovuta al fatto che in Austria i prezzi del diesel sono più convenienti. Fermandosi a fare rifornimento in questo Paese anziché in Germania, lo spedizioniere risparmia circa 100 euro su un pieno di un autoarticolato con un classico serbatoio da 1000 a 1200 litri⁴⁷. Negli ultimi anni invece fare rifornimento in Svizzera non era conveniente, perché dal 2015 il prezzo del diesel in tutti i Paesi confinanti è più vantaggioso. Se dunque si include il rifornimento in Austria nel calcolo dei costi, il viaggio attraverso il Brennero appare ragionevole in termini economici, per quanto a prima vista possa sembrare più costoso (costi legati a chilometraggio, tempo e pedaggi).

Ripercussioni sulla scelta degli itinerari in base all'esempio Svizzera–Austria

Il passaggio alla nuova tipologia di tassazione da un lato introdurrebbe una nuova componente di costo in Svizzera, dall'altro dischiuderebbe un'opportunità di risparmio con la possibilità di fare il pieno di diesel in territorio elvetico a un prezzo conveniente.

Secondo il modello tariffario (cfr. modello tariffario per veicoli commerciali pesanti nell'allegato 3), i costi della tassa sul chilometraggio per un viaggio di transito di 300 km ammonterebbero a circa 100 franchi.

Il potenziale di risparmio relativo al rifornimento dipende dalle dimensioni del serbatoio e dal rapporto dei prezzi del diesel tra la Svizzera e l'estero. Ipotizzando che gli autocarri impiegati nel traffico merci transalpino che passano per il Brennero facciano rifornimento in Austria, occorre considerare il rapporto di prezzo con quest'ultimo Stato. Secondo l'UDSC, il 21 dicembre 2021 in Austria un litro di diesel costava circa 44 centesimi in meno rispetto alla Svizzera. Abolendo le imposte sugli oli minerali, in Svizzera il diesel costerebbe circa 36 centesimi al litro in meno rispetto all'Austria. A seconda delle dimensioni del serbatoio (o della quantità effettiva di carburante prelevato alla pompa) si ottiene il potenziale di risparmio indicato nella seguente tabella. In questo caso si parte da una situazione di riferimento in cui i costi complessivi aziendali per un viaggio attraverso l'Austria o la Svizzera si equivalgono, cioè il potenziale di risparmio tiene conto del fatto che in Austria non vi sono pedaggi e che in Svizzera si applica la TTPCP.

Figura 19: Potenziale di risparmio grazie allo spostamento del traffico merci transalpino su altri itinerari

Pieno	Risparmio rifornimento	Costi aggiuntivi nuova tassa	Risparmio totale
250 l	90 fr.	100 fr.	-10 fr.
500 l	179 fr.	100 fr.	79 fr.
800 l	287 fr.	100 fr.	187 fr.
1000 l	359 fr.	100 fr.	259 fr.
1200 l	430 fr.	100 fr.	330 fr.

Considerando un autoarticolato con un classico serbatoio tra 1000 e 1200 litri, con il nuovo scenario un pieno in Svizzera comporterebbe un risparmio fra 359 e 430 franchi rispetto all'Austria. I costi per la nuova tassa ammonterebbero però a circa 100 franchi. Gestendo bene il rifornimento (cioè avendo il serbatoio praticamente vuoto in una qualsiasi località elvetica), per lo spedizioniere il viaggio attraverso la Svizzera costerebbe tra i 259 e i 330 franchi in meno. Il risparmio si riduce a circa 100 franchi per viaggio se si sfrutta solo la metà del volume del serbatoio (ad es. perché è ancora pieno per metà).

⁴⁶ Planoptimo, Untersuchung der Routenwahl im alpenquerenden Strassengüterverkehr in Westösterreich und der Schweiz 2019 (in tedesco), rapporto finale, dicembre 2021.

⁴⁷ Planoptimo 2021, pag. 38.

Come già spiegato in precedenza, lo studio di Planoptimo dimostra che circa 200 000 viaggi effettuati nel 2019 attraverso il Brennero sarebbero costati almeno 120 euro in meno attraverso il San Gottardo, prescindendo dal potenziale di risparmio del rifornimento in Austria. Gli indizi parlano chiaro: almeno una parte dei viaggi è stata svolta attraverso il Brennero anziché passando per la Svizzera solo per via del prezzo del diesel più conveniente in Austria. Se con l'abolizione delle imposte sugli oli minerali quest'ultimo in Svizzera dovesse essere nettamente inferiore rispetto al prezzo austriaco, si può pensare che almeno per una parte di questi circa 200 000 viaggi gli itinerari attraverso la Svizzera risulteranno più allettanti rispetto al Brennero, nonostante la nuova tassa.

6.3. Perdita di proventi dall'imposta sul valore aggiunto

Ai sensi del diritto vigente, l'acquisto di carburanti e combustibili è soggetto all'imposta sul valore aggiunto (IVA), che è dunque riscossa anche sulle imposte sugli oli minerali, dal momento che queste ultime sono parte integrante del prezzo di vendita dei carburanti⁴⁸. Ciò significa che l'abolizione delle imposte sugli oli minerali porterebbe innanzitutto al calo dei proventi derivanti dall'IVA, perché la base determinante per calcolarla diminuirebbe di un importo pari al valore delle imposte attuali.

L'Amministrazione federale delle contribuzioni (AFC) non registra separatamente i proventi dell'IVA derivanti dalla vendita di carburante, che sono però stimati intorno ai 450 milioni di franchi all'anno. Le perdite legate al nuovo sistema di tassazione ammonterebbero quindi a circa 234 milioni di franchi annui (dati 2015–2018). L'IVA rimarrebbe invece invariata sul prezzo residuo, ovvero sulla vendita dell'olio minerale (ca. 215 milioni fr.)⁴⁹.

L'introduzione di una tassa sul chilometraggio pone la questione del suo eventuale assoggettamento all'IVA. Ai sensi dell'articolo 18 capoverso 2 lettera / della legge sull'IVA⁵⁰, quest'ultima non si applica, in mancanza di prestazione, agli emolumenti, ai contributi o ad altri pagamenti ricevuti per attività sovrane. Attualmente l'IVA non è riscossa né sul contrassegno stradale né sulla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni o forfettaria.

Per capire se la tassa costituisce un rapporto di prestazione imponibile o un'attività sovrana occorre considerare cosa comprende e come è strutturata. Se è versata in modo incondizionato e senza una controprestazione concreta, manca il rapporto di prestazione determinante per l'applicazione dell'IVA. Alla luce del carattere coercitivo di una tassa di questo tipo, è evidente il nesso con la sovranità statale; per stabilire se si tratta di un'attività sovrana la giurisprudenza distingue in attività che potrebbero o non potrebbero essere svolte allo stesso modo da un privato (rispettivamente attività commerciali o sovrane). Questo aspetto deve essere verificato nel caso specifico.

Considerato il fatto che il chilometraggio costituisce l'unica base di calcolo dell'ammontare della tassa e che il pagamento di quest'ultima non è associato all'uso concreto di una strada, si tratta probabilmente di un'attività sovrana (analogamente al contrassegno stradale) e dunque la tassa commisurata al chilometraggio non dovrebbe essere assoggettata all'IVA. Una risposta definitiva in merito sarà tuttavia possibile solo in presenza di una proposta di legge concreta.

Per compensare possibili perdite di proventi da IVA si potrebbe procedere a un adeguamento generale della tariffa della nuova tassa con un importo equivalente all'IVA da destinare al bilancio federale generale. Rispetto alla situazione attuale, a livello finanziario non cambierebbe nulla né per la Confederazione né per gli automobilisti: i proventi non verrebbero modificati e la mobilità non sarebbe né più né meno costosa.

6.4. Perdita di proventi dal settore non-road

I carburanti fossili non sono impiegati solo nella circolazione stradale, bensì anche nel cosiddetto settore non-road (cfr. anche cap. 2.3.5), di cui fanno parte, ad esempio, la navigazione, l'agricoltura, la silvicoltura, le macchine edili, l'industria e il giardinaggio (tosaerba, ecc.). In termini di consumo totale di energia del traffico stradale e del settore non-road, quest'ultimo rappresenta il 9 per cento.

⁴⁸ L'iniziativa parlamentare 19.405 richiede lo stop alla riscossione dell'IVA sulle imposte sugli oli minerali; è stata approvata dalla Camera prioritaria (Consiglio nazionale) il 15 marzo 2022.

⁴⁹ I dati derivano dalla Statistica globale dell'energia dell'UFE, dall'Indagine sul budget delle economie domestiche (IBED) e dai dati IPC dell'UST. Le oscillazioni, dovute soprattutto alle continue variazioni di prezzo, vengono compensate al meglio prendendo in considerazione un periodo di quattro anni.

⁵⁰ Legge federale del 12 giugno 2009 concernente l'imposta sul valore aggiunto (legge sull'IVA, LIVA); RS 641.20.

Come illustrato al capitolo 2.3.5, introducendo una tassa forfettaria per i veicoli del settore non-road dotati di targa si riescono a garantire gli stessi proventi attuali. Tuttavia, in questo settore rientrano veicoli e spesso anche macchine sprovvisti di targa perché non circolano su strada, i cosiddetti «never-road». La sostituzione delle imposte sugli oli minerali con una nuova tassa porterà innanzitutto alla perdita di introiti relativi a questo segmento, i cui veicoli si suddividono sostanzialmente nelle due categorie illustrate di seguito.

6.4.1. Battelli

Attualmente il settore della navigazione versa ogni anno circa 34 milioni di franchi di imposte sugli oli minerali. Per sostituirle, si punta principalmente su una tassa forfettaria per singolo battello differenziata sulla base di un determinato parametro (ad es. potenza del motore), come avviene per i veicoli del settore non-road muniti di targa; si tratta di una soluzione che renderebbe l'esecuzione semplice, conveniente e pratica. Per via dell'esigenza di un onere finanziario equivalente a quello attuale nonché di riflessioni di carattere ambientale, questa tassa forfettaria dovrebbe riguardare soltanto le imbarcazioni con motore a benzina o diesel. I battelli a vela privi di motore, che al momento non versano alcuna imposta, dovrebbero esserne esonerati. Anche per le imbarcazioni con motore elettrico, che al contrario delle automobili elettriche non utilizzano l'infrastruttura stradale, ad oggi non sono previste imposte. Risulterebbe dunque quasi incomprensibile tassare questi mezzi. A livello politico si potrebbe anche decidere di esonerare i battelli (almeno i più piccoli) dalla tassa; in primo luogo, infatti, la quota di proventi derivante dall'imposta sugli oli minerali versata dal settore della navigazione è estremamente ridotta (inferiore all'1 per cento) e dunque non incide in modo rilevante su FSTS, FOSTRA e bilancio federale generale. In secondo luogo, l'attuale destinazione vincolata dei proventi delle imposte sugli oli minerali di tale settore a favore di FSTS e FOSTRA è legata a ragioni storiche e potrebbe risultare complesso giustificarla con una nuova tassa sostitutiva sui battelli.

Per i battelli e le imbarcazioni professionali con un numero di ore di attività elevato (ad es. battelli da carico) si potrebbe prendere in considerazione anche una tassa basata su ore di operatività e potenza del motore (l'onere di riscossione sarebbe del tutto accettabile rispetto all'importo della tassa). Non appare però opportuno applicare una tassa del genere a tutti i circa 80 000 battelli motorizzati, in quanto la maggior parte di essi è utilizzata nel tempo libero con una media di 30 ore operative all'anno (e dunque una tassa di importo basso).

Si potrebbe valutare fin dall'inizio un esonero per i circa 150 battelli delle aziende con concessione federale, alle quali già oggi viene rimborsata gran parte delle imposte sugli oli minerali versate. Le imbarcazioni che dispongono di un documento di appartenenza alla navigazione sul Reno sono esentate dalle imposte sugli oli minerali, secondo quanto stabilito nella Convenzione di Mannheim («esenzione doganale e fiscale negli Stati rivieraschi del Reno»).

A prescindere dalla nuova tipologia e forma di tassazione, l'introduzione di una tassa sui battelli richiederebbe un adeguamento della Costituzione; la Confederazione infatti necessita di un'esplicita e specifica base costituzionale per riscuotere imposte e tasse. Si dovrebbe inoltre verificare la compatibilità di una nuova tassa sui battelli con la Convenzione di Mannheim e gli altri impegni internazionali.

I dati di cui dispongono i Cantoni, pur essendo in linea di massima disponibili, non sono attualmente elaborati a sufficienza per poter calcolare un importo (forfettario) realistico, ad esempio una tassa differenziata in base alla potenza del motore.

6.4.2. Altri veicoli never-road (ad es. macchine edili, tosaerba, motoseghe, ecc.)

La parte rimanente del settore never-road comprende veicoli e macchine utilizzati in edilizia (ca. 20–25 milioni di franchi di ricavi da imposte sugli oli minerali), giardinaggio e hobbistica (ca. 9 milioni), settore ferroviario (ca. 8 milioni), industriale (3–21 milioni)⁵¹ e gli apparecchi di piccole dimensioni impiegati in agricoltura e silvicoltura (1,6 milioni). Questi mezzi non sono registrati e dunque non sono tassabili né a forfait né a ora; l'unica possibilità per tassarne il funzionamento è un'imposta sul carburante, proprio il tipo di imposizione che scomparirebbe sostituendo le imposte sugli oli minerali con una nuova tassa. Non è possibile mantenere tali imposte solo per il funzionamento di questi attrezzi, perché il carburante di cui necessitano è disponibile presso normali distributori. Per questo segmento andrebbero così persi proventi per circa 50–60 milioni di franchi, una cifra che in futuro tenderebbe in ogni caso a ridursi per

⁵¹ In base alla quota di muletti e piattaforme elevatrici con targa.

via della probabile elettrificazione a cui anche questi veicoli andranno incontro, seppure l'eliminazione delle imposte sugli oli minerali possa disincentivarla.

6.5. Ulteriori ripercussioni

Occorre valutare se il passaggio da un sistema di imposizione sugli oli minerali a una tassa commisurata al chilometraggio abbia ripercussioni rilevanti anche per altri settori. I seguenti sono stati esaminati nel dettaglio.

- **Circolazione:** ad eccezione dei cambiamenti di itinerario per il traffico merci di transito illustrati al capitolo 6.2, le varianti elaborate per una tassa sostitutiva delle imposte sugli oli minerali non avranno complessivamente ripercussioni significative sulla circolazione. Si ipotizza un sovraccarico mirato della rete stradale svizzera, soprattutto nelle regioni di confine per via del «turismo del pieno».
- **Territorio:** le ripercussioni sono nel complesso trascurabili, soprattutto perché la nuova tassa sarà equivalente alle attuali imposte sugli oli minerali e per via della scelta di non differenziare le tariffe in base a orario e località.
- **Economia:** anche sul piano dell'economia (nazionale) si prevedono ripercussioni minime, grazie anche in questo caso all'equivalenza dell'onere finanziario rispetto alle attuali imposte sugli oli minerali e alle tariffe omogenee (nessuna differenza in base a orario o località). A queste condizioni non ci si aspetta un cambiamento dei volumi di traffico e dunque si escludono eventuali effetti sull'economia.
- **Società e nuclei domestici (effetti di ripartizione):** le ripercussioni sulla società e i nuclei domestici variano a seconda del parametro utilizzato per differenziare le tariffe. Con una tassa chilometrica basata esclusivamente sul peso del veicolo sono tendenzialmente avvantaggiate le persone e i nuclei domestici che dispongono di veicoli potenti e leggeri. Una differenziazione in base al peso del veicolo e alla potenza del motore rispecchia abbastanza bene la situazione attuale, pertanto non avrebbe ripercussioni significative sugli oneri finanziari a carico dei nuclei domestici.

Con l'introduzione di una tassa sul chilometraggio, i costi di esercizio variabili di persone e nuclei domestici che possiedono veicoli elettrici aumentano, ma è un effetto voluto, in quanto si intende fare in modo che contribuiscano al finanziamento delle infrastrutture stradali.

In sintesi, si può affermare che il passaggio dall'attuale imposizione sugli oli minerali a una tassa sul chilometraggio secondo i parametri concettuali definiti al capitolo 2.2 o ai principi organizzativi stabiliti avrebbe un impatto limitato o addirittura trascurabile per la maggior parte dei settori (circolazione, economia, territorio, effetti di ripartizione).

In merito alle ripercussioni sull'ambiente è invece interessante sottolineare alcuni aspetti.

- **Gli incentivi fiscali per un comportamento rispettoso dell'ambiente hanno effetti solamente indiretti:** sostituendo un tipo di imposizione gravante direttamente sul carburante, il nuovo sistema avrebbe un impatto diretto sull'ambiente in termini di inquinanti atmosferici ed emissioni di gas serra. Infatti, tassando i carburanti fossili, le imposte sugli oli minerali sono applicate direttamente sulla reale fonte degli inquinanti atmosferici e del CO₂ (principio di causalità rispettato nell'ottica della tutela ambientale). Il rapporto tra una tassa commisurata al chilometraggio e il consumo di carburante è invece solo indiretto. Introducendo la nuova tassa, che differenzia le tariffe secondo i parametri di peso e potenza del motore, i vecchi veicoli dotati di motori tendenzialmente inefficienti e molto inquinanti pagherebbero ad esempio meno di oggi (per via di peso e prestazioni inferiori). Si ridurrebbero anche gli incentivi ad adottare uno stile di guida ecologico e a mantenere il veicolo in buono stato (ad es. pressione pneumatici), dal momento che l'importo della tassa per chilometro non varia, a prescindere dallo stile di guida e dalle condizioni del mezzo.
- **Nessun incentivo fiscale per il settore non-road:** sostituendo le imposte sugli oli minerali con tasse forfetarie (o abolendole nel segmento never-road) si eliminano gli incentivi fiscali per chi adotta comportamenti rispettosi dell'ambiente. La correlazione tra imposta e consumo viene a mancare, i costi variabili diminuiscono rispetto a quelli attuali e il consumo di carburante nonché di conseguenza le emissioni presumibilmente aumentano. L'elettrificazione di veicoli e attrezzi never-road sarebbe inoltre meno incentivata.
- **Più traffico:** il già citato «turismo del pieno» (soprattutto nelle regioni di confine) e le variazioni di itinerario per il trasporto merci di transito non provocano solamente più traffico, bensì anche più emissioni (CO₂, agenti inquinanti, rumore).

6.6. Sintesi delle ripercussioni

La sostituzione delle accise sui carburanti con una tassa sul chilometraggio comporta diverse ripercussioni.

Ripercussioni negative su ambiente e bilancio climatico

- Eliminando le imposte sugli oli minerali, il prezzo dei carburanti si riduce drasticamente e dunque i conducenti sono meno incentivati ad adottare uno stile di guida rispettoso dell'ambiente con i veicoli e gli attrezzi alimentati a carburanti fossili. Nonostante per la maggior parte dei mezzi sia prevista una tassa alternativa, la correlazione con il consumo di carburante non è più diretta, ma solo indiretta, e viene completamente a mancare per il settore non-road, dove si ipotizza un forfait o un esonero (never-road). L'impiego ecologico di veicoli e macchine è meno incentivato e il consumo di carburante aumenta.
- Il traffico aggiuntivo dovuto al «turismo del pieno» e ai prezzi del diesel più convenienti che attirano il trasporto merci sugli assi di transito comporta maggiori emissioni sonore e di agenti inquinanti.
- Il «turismo del pieno» peggiora il bilancio climatico svizzero di circa 1,1 miliardi di litri di carburante o rispettivamente 2,7 milioni di tonnellate di CO₂ all'anno, ovvero un valore pari a circa il 5,9 per cento delle emissioni di CO₂ registrate a livello nazionale nel 2019. L'eliminazione delle imposte sugli oli minerali e la conseguente riduzione dei prezzi dei carburanti potrebbe risultare paradossale per la tutela del clima e veicolare un'idea sbagliata (dal punto di vista psicologico).

Perdita di proventi e costi di riscossione più elevati

- **Imposta sul valore aggiunto:** se nell'ambito della proposta di legge concreta dovesse emergere che è riscossa per un'attività sovrana, la nuova tassa sarebbe esonerata dall'IVA. Il bilancio federale generale perderebbe così proventi per un valore di circa 234 milioni di franchi, in mancanza di una compensazione mediante aumento delle tariffe della nuova tassa.
- **Settore non-road:** è prevista una perdita di proventi di 50–60 milioni di franchi all'anno per i veicoli e le macchine senza targa.
- **Costi di riscossione ed esecuzione:** con l'introduzione di una tassa chilometrica i costi di riscossione ed esecuzione sono stimati a circa 2 miliardi di franchi su un decennio (costi di investimento ed esercizio) o circa 200 milioni di franchi annui, cioè importi sensibilmente più elevati rispetto a quelli attuali relativi alle imposte sugli oli minerali. L'aumento dei costi è associato a una complessità del sistema molto maggiore.

7. Conclusioni intermedie

Le imposte sugli oli minerali come fonte di finanziamento e l'attuale architettura finanziaria relativa al settore dei trasporti a livello federale si sono dimostrate essenzialmente efficaci. Questo approccio di finanziamento tramite l'utenza, in cui sono principalmente appunto gli utenti dell'infrastruttura stradale a farsi carico dei costi necessari al sovvenzionamento di quest'ultima mediante le imposte, appare oggi indiscusso e dovrebbe essere mantenuto.

L'introduzione di una tassa commisurata al chilometraggio è pertanto uno strumento funzionale a garantire il finanziamento a medio e lungo termine della circolazione stradale; consente una compensazione equivalente delle imposte sugli oli minerali, assicurando al contempo il contributo di tutti gli utenti della strada che utilizzano un veicolo motorizzato.

Tuttavia, come spiegato al capitolo 6, la sostituzione delle accise sui carburanti con una tassa chilometrica per tutti i veicoli stradali immatricolati comporta sfide importanti nonché ripercussioni e costi. Occorre dunque chiedersi in che misura debbano essere accettati questi effetti indesiderati al fine di garantire un finanziamento sicuro delle infrastrutture di trasporto, o se vi siano possibilità per attenuarli o addirittura evitarli.

Mentre le perdite di proventi (settore never-road, IVA) e i costi di riscossione maggiori potrebbero essere teoricamente compensati in modo piuttosto semplice aumentando opportunamente le tariffe, per evitare le altre ripercussioni indesiderate occorrono strategie più ampie.

Tutti gli effetti negativi hanno in pratica la stessa causa: la riduzione dei prezzi dei carburanti dovuta all'abolizione delle imposte sugli oli minerali. È necessario dunque trovare il modo per contrastare questa diminuzione; a tal fine vi sono due approcci principali.

Tassa d'incentivazione sul CO₂ per i carburanti

Una tassa d'incentivazione separata sul CO₂ gravante sui carburanti, come occasionalmente trattata nell'ambito delle discussioni sulla riduzione delle emissioni di CO₂ (cfr. ad es. postulato 19.3949 CAPTE-CS⁵²), potrebbe sostituire le imposte sugli oli minerali abolite e dunque evitare un calo dei prezzi dei carburanti nonché le conseguenti ripercussioni («turismo del pieno», aumento del traffico merci transalpino, meno incentivi a un uso sostenibile di veicoli e attrezzi alimentati con carburanti fossili, ecc.). In passato, i tentativi di introdurre tasse di questo tipo nella circolazione sono tuttavia falliti per mancanza di appoggio maggioritario. Al momento, non appare pertanto opportuno proseguire in questa direzione.

Mantenimento delle imposte sugli oli minerali e introduzione di una «tassa sostitutiva» per i veicoli elettrici

L'introduzione di una tassa sul chilometraggio solo per i veicoli elettrici (come sostituzione delle imposte sugli oli minerali non riscosse), mantenendo al contempo l'imposizione sugli oli minerali, potrebbe essere accettata meglio rispetto a una tassa d'incentivazione sul CO₂. Per i veicoli e gli attrezzi alimentati con carburanti fossili nulla cambierebbe rispetto ad oggi. A differenza della tassa d'incentivazione sul CO₂, questo approccio semplificato permetterebbe di evitare gli effetti indesiderati senza dover aumentare in generale i costi per i veicoli con motori convenzionali. Nel prossimo capitolo si procederà a una descrizione più dettagliata di tale soluzione.

8. Tassa sostitutiva per i veicoli elettrici

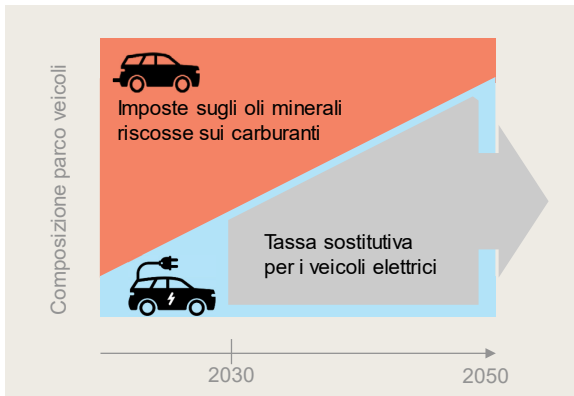
8.1. Descrizione

I veicoli e gli attrezzi alimentati con carburanti fossili continueranno a versare le imposte sugli oli minerali, mantenendo lo status quo. Solo per i veicoli con tecnologie o energie di propulsione alternativa verrà riscossa una tassa chilometrica equivalente e sostitutiva delle imposte sugli oli minerali («tassa sostitutiva», nome provvisorio). Il vantaggio di tale approccio è che l'imposta sugli oli minerali (e il

⁵² Il 25 settembre 2019 il Consiglio degli Stati ha adottato il postulato 19.3949 della CAPTE-CS («Il settore dei trasporti deve contribuire alla protezione del clima») su proposta del Consiglio federale. Nel postulato il Consiglio federale è invitato a presentare in un rapporto proposte di misure supplementari di protezione del clima nel settore dei trasporti. Si tratta in particolare di elaborare ipotesi concrete per una tassa d'incentivazione sul CO₂ applicabile ai carburanti (compreso un meccanismo di compensazione alla frontiera inteso a evitare il cosiddetto «turismo del pieno») nonché per un modello di tassazione della mobilità che tenga conto delle conseguenze del traffico sul clima.

supplemento), rivelatasi efficace e semplice da riscuotere, non deve essere abolita e così i veicoli alimentati con carburanti fossili, che saranno ancora presenti nella flotta per un certo periodo, continueranno a essere tassati come ora. Gli utenti di mezzi convenzionali e di attrezzi alimentati con carburanti fossili (non-road) continuano a versare le imposte al momento del rifornimento.

Figura 20: Tassa sostitutiva per i veicoli elettrici



Poiché la sostituzione dei veicoli convenzionali con quelli elettrici avverrà globalmente in modo graduale (cfr. Figura 20), scegliendo questo approccio anche il passaggio al nuovo sistema di tassazione si svolgerà nel complesso in maniera progressiva. Al termine di questa evoluzione, il sistema della tassa sostitutiva sarà predominante e la quota di veicoli convenzionali in circolazione ancora soggetti alle imposte sugli oli minerali sarà minima. Non si può escludere che, in un secondo momento, anche per questi ultimi possa essere previsto un generale cambio di sistema verso una tassa commisurata al chilometraggio, in base soprattutto agli sviluppi nei Paesi limitrofi, per esempio in termini di imposizione sugli oli minerali, prezzi dei carburanti o quota di mobilità elettrica.

Questo approccio semplificato non comporta divergenze sostanziali a livello concettuale rispetto ai piani di tassazione e riscossione descritti nei capitoli 2 e 3. La tassa sul chilometraggio ivi elaborata ed esaminata per tutti i veicoli può essere applicata anche solo a quelli elettrici come sottoinsieme di tutta la flotta. Di seguito saranno presentati il piano di tassazione e quello di riscossione di una tassa sostitutiva per i veicoli elettrici.

8.2. Piano di tassazione

Obiettivi e principi organizzativi

Gli obiettivi e i principi organizzativi descritti al capitolo 2.2 restano validi per analogia. Per garantire il finanziamento stradale, i veicoli elettrici verseranno una tassa equivalente alle imposte sugli oli minerali, che sostituisce queste ultime attualmente non riscosse per l'utilizzo di tali mezzi ed è concepita come una tassa chilometrica, affinché l'importo da versare dipenda dall'uso effettivo del veicolo (principio pay as you use).

Tasse sulla circolazione da sostituire

La tassa sostitutiva per i veicoli elettrici riguarda esclusivamente le imposte sugli oli minerali, perché ogni sostituzione di un veicolo convenzionale con uno elettrico comporta perdite di queste ultime.

Come spiegato al capitolo 2.3, il contrassegno stradale e l'imposta sugli autoveicoli restano invariate come tasse indipendenti.

Ambito di applicazione territoriale

La tassa sostitutiva per i veicoli elettrici sarà riscossa per tragitti effettuati su territorio elvetico. Il Principato del Liechtenstein, dove oggi si applicano le imposte sugli oli minerali vigenti in Svizzera, avrà la facoltà di decidere in che misura intende riscuotere una tassa sostitutiva per i veicoli elettrici.

Ambito di applicazione materiale (oggetti fiscali)

La tassa sostitutiva è riscossa sul chilometraggio dei veicoli immatricolati in circolazione che non sono alimentati esclusivamente con carburanti o energie di propulsione soggetti alle imposte sugli oli minerali. La tassa sostitutiva sarà riscossa per tutti i veicoli elettrici immatricolati in Svizzera e all'estero.

Persone assoggettate alla tassa (soggetti fiscali)

Per i veicoli immatricolati in Svizzera l'obbligo fiscale vige per il proprietario indicato nella licenza di circolazione; per quelli immatricolati all'estero può riguardare anche i conducenti, analogamente all'attuale TTPCP.

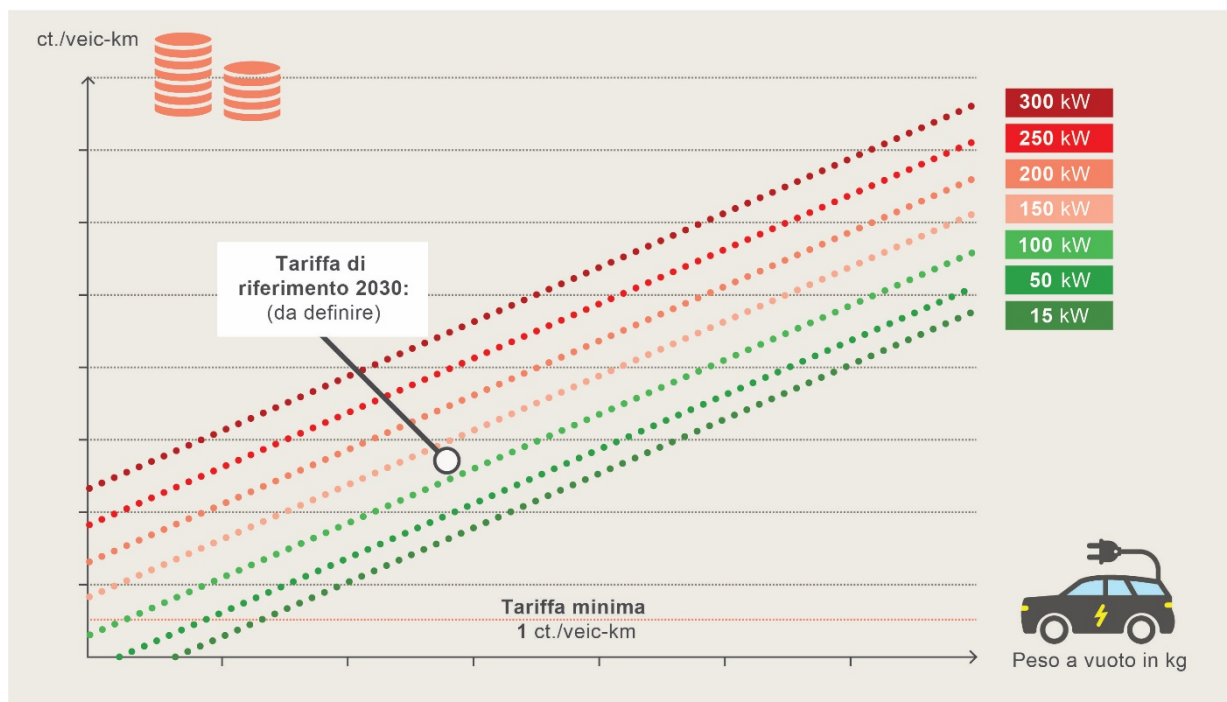
Base di calcolo, modello tariffario, importo tariffa

Il principio di base del modello tariffario privilegiato nel capitolo 2.3.4 può essere adottato anche per questo approccio semplificato:

- primo livello di differenziazione tariffaria per tipo di veicolo;
- secondo livello di differenziazione tariffaria per peso del veicolo e potenza del motore.

I valori esemplificativi calcolati al capitolo 2.3.4.5 e nell'allegato 3 per il modello tariffario «Peso del veicolo e potenza del motore» si basano sulla totalità della flotta del tipo di veicolo considerato (anno di riferimento: 2019). Come descritto, al momento i veicoli elettrici presentano valori mediamente più elevati in termini di peso e potenza del motore rispetto a quelli convenzionali. Inoltre, prima di una possibile introduzione della tassa sostitutiva, parametri essenziali come il peso medio e la potenza media del motore di tali veicoli potranno variare ulteriormente, dal momento che la mobilità elettrica è ancora in pieno sviluppo. Sempre più costruttori offriranno una sempre maggiore varietà di modelli di veicoli. Il modello tariffario dovrà di conseguenza tenere conto dei valori futuri dei parametri considerati ed essere altresì calibrato, nei dettagliati piani di successiva definizione, affinché in media un veicolo elettrico versi circa lo stesso importo di un veicolo convenzionale soggetto alle imposte sugli oli minerali o non sia penalizzato a causa di valori di peso della vettura e potenza del motore mediamente più elevati. Nei piani dettagliati di successiva definizione occorre verificare a quale tipo di potenza del motore fare riferimento (potenza massima, potenza continua per 30 minuti).

Figura 21: Schema modello tariffario



Veicoli ibridi plug-in

Nell'ambito di questo approccio semplificato rappresentano un caso particolare i veicoli ibridi plug-in (PHEV), dotati di un motore elettrico la cui batteria viene ricaricata da una fonte di corrente esterna, ma anche di un motore a combustione (generalmente a benzina). Al fine di evitare una doppia tassazione (imposte sugli oli minerali sui carburanti e tassa sostitutiva), per questi veicoli, che continuano a pagare le imposte sugli oli minerali ogni volta che fanno rifornimento, si potrebbe ridurre la tariffa della tassa sostitutiva, applicando la stessa dei veicoli completamente elettrici.

Per tenere in considerazione le imposte sugli oli minerali pagate da questi mezzi, si fa riferimento al consumo di carburante dichiarato dal costruttore secondo la WLTP⁵³. L'importo delle imposte sugli oli minerali per chilometro calcolato su questa base viene sottratto dalla tariffa della tassa sostitutiva prevista dal modello tariffario, in modo che la tariffa risultante sia inferiore di quella applicata a un veicolo completamente elettrico con gli stessi dati di partenza. In questo modo, per i veicoli ibridi plug-in si applica una forma ibrida di tassazione.

Figura 22: Esempio di calcolo della tariffa di un PHEV

Dati di partenza del veicolo	Esempio PHEV
Consumo di carburante secondo WLTP	1,1 l / 100 km
Potenza massima	245 kW
Peso a vuoto	1800 kg
Calcoli	In ct./km
Imposte sugli oli minerali ⁵⁴ per km secondo il consumo WLTP	0,85
Calcolo tariffa al km in base a peso a vuoto e potenza del motore secondo il modello tariffario	8,95
Deduzione imposte sugli oli minerali	-0,85
Tariffa applicata	8,11

In ulteriori lavori di approfondimento occorrerà verificare se esistono altre soluzioni (più semplici) e le possibili modalità di attuazione sia a veicoli nazionali che esteri.

Veicoli elettrici immatricolati nel settore non-road

La soluzione descritta al capitolo 2.3.5 per i veicoli immatricolati in circolazione appartenenti al cosiddetto settore non-road può essere applicata anche al sottoinsieme dei veicoli elettrici. Si tratta soprattutto di alcuni tipi di mezzi agricoli e industriali, per i quali è atteso un incremento dell'impiego di tecnologie di propulsione alternativa.

⁵³ Worldwide harmonized Light Duty Test Procedure (WLTP).

⁵⁴ Imposte sugli oli minerali per benzina 76,82 ct./l.

Sintesi del piano di tassazione per l'approccio semplificato

La seguente tabella riassume i parametri di base del piano di tassazione.

Figura 23: Panoramica del piano di tassazione con tassa sostitutiva sui veicoli elettrici

Domanda	Elemento	Parametro: possibili opzioni
Quale tassa sarà sostituita?	Tipo di tassa sulla circolazione a livello federale	- Imposta sugli oli minerali → i «veicoli elettrici» pagano una tassa sostitutiva - Supplemento fiscale sugli oli minerali → i «veicoli elettrici» pagano una tassa sostitutiva - Tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (contrassegno stradale) → invariata - Imposta sugli autoveicoli → invariata
Dove vige l'obbligo?	Area, perimetro	- Territorio svizzero (tassa obbligatoria per ogni chilometro percorso all'interno dei confini nazionali)
Chi o cosa è assoggettato alla tassa? ⁵⁵	Oggetto fiscale: mezzi di trasporto	Si prendono come riferimento i <u>veicoli a motore immatricolati</u> (tipi di veicoli) che <u>circolano su strada</u> in conformità con l'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV): - automobili (automobile, automobile pesante) - veicoli per il trasporto di persone (autoveicolo leggero, autoveicolo pesante, autobus, furgoncino, autosnodato, filobus (snodato)) - veicoli per il trasporto di cose (autofurgone, autocarro, autoarticolato leggero, autoarticolato pesante, trattore a sella) - veicoli agricoli (trattore agricolo, carro di lavoro agricolo, carro con motore agricolo, veicolo agricolo combinato) - veicoli industriali (trattore, macchina di lavoro, carro di lavoro, carro con motore, monoasse) - motoveicoli e altri (motoveicolo, motoleggera, veicolo a motore a tre ruote o con carrozino laterale, motoleggera a tre ruote, quadriciclo leggero a motore, quadriciclo a motore, triciclo a motore, motoslitte) - ciclomotori
	Oggetto fiscale: luogo di immatricolazione	- Veicoli immatricolati in Svizzera - Veicoli immatricolati all'estero
	Soggetto fiscale	- Proprietario veicolo (caso standard) - Conducente (eccezione, ad es. per veicoli registrati all'estero)
A quanto ammonta la tassa?	Base di calcolo	- Chilometri percorsi (ovvero chilometraggio) - Per eccezioni: tariffa forfettaria o altre soluzioni (in part. per veicoli agricoli e industriali)
	Modello tariffario	<u>Caso standard (chilometraggio)</u> - Primo livello: tariffa differenziata per tipo di veicolo - Secondo livello: tariffa differenziata per peso e potenza motore <u>Eccezioni:</u> - Tariffa forfettaria per tipo di veicolo e potenza del motore (in part. per veicoli agricoli o industriali)
	Importo tariffa	- Equivalenza con imposte sugli oli minerali attuali (nuovo livello di imposizione circa pari a quello odierno)

8.3. Piano di riscossione

Una tassa sul chilometraggio applicata esclusivamente ai veicoli elettrici non presenta differenze sostanziali relativamente al piano di riscossione illustrato al capitolo 3. I veicoli soggetti all'obbligo sono mezzi moderni, che sono stati messi in circolazione negli ultimi anni o che lo saranno nei prossimi. Ciò significa che di norma dovrebbero già essere dotati di una tecnologia in grado di registrare la distanza percorsa mediante posizionamento via satellite (GNSS) e di trasmettere i dati tramite telefonia mobile

⁵⁵ Le attuali disposizioni concernenti i rimborsi saranno riprese.

(CN); pertanto, la riscossione della tassa potrebbe avvalersi nello specifico della strumentazione di bordo esistente, semplificando così l'implementazione e riducendo i costi.

In caso di implementazione della tassa sostitutiva nel 2030, inizialmente sarebbe interessato solo il 20 per cento circa dei veicoli immatricolati e non tutto il parco circolante di oltre 6,5 milioni di unità; seguirà poi gradualmente il passaggio al nuovo sistema di tassazione (per ciascuna sostituzione di un mezzo convenzionale con uno elettrico).

8.4. Aspetti giuridici

8.4.1. Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

Al capitolo 4.1 è già stata affrontata la questione della compatibilità della nuova tassa svizzera con l'accordo sui trasporti terrestri. In linea di massima, tali riflessioni valgono anche per la tassa sostitutiva destinata solamente ai veicoli elettrici, dunque la sua introduzione è compatibile con tale accordo.

8.4.2. Modifica della Costituzione federale ed elaborazione di una legge attuativa

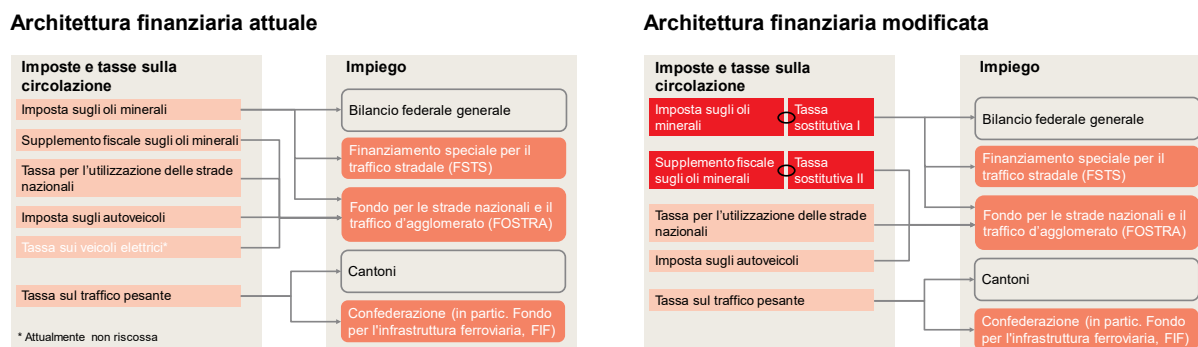
Nell'ambito della creazione del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), è stato anche inserito nella Costituzione federale l'articolo 131 capoverso 2 lettera *b*, che prevede la possibilità di riscuotere una tassa sui veicoli a motore qualora utilizzino un sistema di propulsione diverso dai carburanti e non soggetto alle imposte sugli oli minerali (tassa sui veicoli elettrici). A livello costituzionale, in sostanza, esistono già i presupposti per introdurre una tassa sostitutiva.

In base alla situazione di allora, i proventi di questa tassa sono stati totalmente e in modo vincolante assegnati al FOSTRA (cfr. art. 86 cpv. 2 lett. *d* Cost.). Questa misura, insieme alla destinazione vincolata dell'imposta sugli autoveicoli e all'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali, era destinata a coprire l'imminente prevedibile deficit di finanziamento del FOSTRA, essendo stata ipotizzata una rapida introduzione della tassa a partire dagli inizi del decennio 2020–2029 e in forma forfettaria.

Alla luce dell'obiettivo climatico di azzerare le emissioni di gas serra entro il 2050 (saldo netto delle emissioni pari a zero) si prevede che a lungo termine il parco veicoli sarà composto in gran parte da mezzi elettrici, con solo una piccola quota di veicoli convenzionali (ad es. veicoli d'epoca, veicoli speciali difficilmente sostituibili con modelli elettrici). In questo modo, sarà compromessa la base imponibile delle imposte sugli oli minerali e verranno a mancare sia nel FSTS sia nel bilancio federale generale i proventi attualmente generati dall'imposta sugli oli minerali (base) (cfr. cap. 1.4.1).

Sarà perciò opportuno gestire la ripartizione del gettito della tassa sostitutiva come quello delle imposte sugli oli minerali, in modo che le proporzioni delle quote di proventi destinate a FSTS, FOSTRA e bilancio federale generale corrispondano a quelle attuali. Anche con la tassa sostitutiva sarebbe così mantenuto lo status quo degli attuali flussi finanziari effettivi delle tasse sulla circolazione e la ripartizione nonché l'utilizzo dei proventi sarebbero in linea con la situazione odierna.

L'impiego del gettito della tassa sostitutiva deve quindi essere impostato in modo analogo a quello delle attuali imposte sugli oli minerali, il che richiede una modifica dell'articolo 86 della Costituzione federale. Come le imposte sugli oli minerali (base e supplemento), anche la tassa sostitutiva sarà suddivisa in due componenti (I e II). L'impiego dei proventi restanti sarà mantenuto secondo l'odierna architettura finanziaria.

Figura 24: Confronto architettura finanziaria e flussi finanziari

Con la necessaria modifica dell'articolo 86 si può intervenire anche sul vigente articolo 131 capoverso 2 lettera *b* della Costituzione per suddividere la tassa sostitutiva in due componenti, come oggi avviene per le imposte sugli oli minerali. Nel prosieguo dei lavori andrebbe inoltre chiarito nel dettaglio come si pone la tassa sostitutiva rispetto all'articolo 82 capoverso 3 della Costituzione (*«L'utilizzazione delle strade pubbliche è esente da tasse. L'Assemblea federale può consentire eccezioni.»*), dal momento che, secondo la variante illustrata, al termine della transizione la maggior parte dei veicoli in circolazione sarà soggetta a una tassa commisurata al chilometraggio (cfr. Figura 7). Inoltre, nella fase successiva di elaborazione delle basi giuridiche occorrerà anche esaminare in modo approfondito come inquadrare la tassa sostitutiva dal punto di vista del diritto tributario. Infine, andranno disciplinati i singoli aspetti della tassa sostitutiva nell'ambito di una nuova legge federale ed eventualmente di un'ordinanza attuativa.

8.5. Vantaggi dell'approccio semplificato

L'attuazione di una soluzione semplificata che limiti la tassa ai veicoli elettrici e mantenga le imposte sugli oli minerali ha tre importanti vantaggi.

Nessuna ripercussione indesiderata: mantenendo le imposte sugli oli minerali, tutti i relativi incentivi a un uso sostenibile dei carburanti fossili (ad es. anche nel settore non-road) rimangono in essere e non si verificano le problematiche legate al cosiddetto «turismo del pieno» (aumento del traffico, peggioramento del bilancio climatico, incremento autocarri in transito).

Migliore bilancio finanziario: da un lato il mantenimento delle imposte sugli oli minerali consente di evitare la perdita di proventi dall'IVA e dal settore non-road, dall'altro i costi di riscossione ed esecuzione di una tassa applicata a una sola parte dei veicoli sono inferiori rispetto a un assoggettamento dell'intero parco circolante. Secondo stime approssimative, i costi di riscossione ed esecuzione annui complessivi per il primo decennio dal 2030 al 2039 saranno mediamente inferiori di circa 60 milioni di franchi, perché sarà possibile mantenere il sistema di riscossione molto conveniente dell'imposizione sugli oli minerali e impiegare invece quello più costoso solo per una parte dei veicoli.

Complessità e rischio inferiori: applicando la nuova tassa solo ai veicoli elettrici, la possibile introduzione nel 2030 sarebbe estremamente agevolata dal fatto che a tale data questi ultimi rappresenteranno ancora solo una quota ridotta del parco circolante (circa il 20 per cento di quasi 6,5 milioni di veicoli). Qualora si verificassero problemi al momento dell'introduzione, solo i nuovi proventi dei veicoli elettrici rischierebbero di essere compromessi, mentre quelli derivanti dalle imposte sugli oli minerali rimarrebbero garantiti. Inoltre, non sarebbe necessario trovare una soluzione alternativa ad hoc per i veicoli e gli attrezzi del settore non-road senza targa (ad es. battelli).

9. Conclusioni e prossimi passi

Puntando a garantire a lungo termine il finanziamento delle strade e considerando la crescente quota di veicoli con energie di propulsione alternativa, è inevitabile la sostituzione delle attuali imposte sugli oli minerali con un'altra tassa da applicare a tutti i veicoli o l'integrazione di queste ultime con una nuova tassa solo per i mezzi non alimentati con carburanti fossili. Aumentare le aliquote delle accise sugli oli minerali per mantenere invariati i proventi non è una soluzione efficiente e funzionale sul lungo periodo.

Dai lavori è emerso che una tassa sul chilometraggio in sostituzione delle imposte sugli oli minerali è realizzabile sul piano tecnico e progettuale per garantire il finanziamento delle infrastrutture stradali e del bilancio federale e altresì compatibile con gli impegni internazionali della Svizzera e il previsto perfezionamento della TTPCP.

Un cambio di sistema totale, ovvero una tassa sul chilometraggio per tutti i veicoli stradali immatricolati che sostituisca completamente le accise sui carburanti, consentirebbe di trattare allo stesso modo, in termini di tassazione e di relativo onere finanziario, i proprietari di veicoli con sistemi di propulsione diversi. Tuttavia, questa parità di trattamento «si pagherebbe cara» con una serie di ripercussioni indesiderate dovute alla significativa riduzione dei prezzi dei carburanti (ad es. traffico merci aggiuntivo sugli assi di transito, cfr. cap. 6).

Considerando queste conseguenze, occorre prediligere un approccio semplificato per evitarle e al tempo stesso garantire il finanziamento. Si prevede così la tassa chilometrica sostitutiva solo per i veicoli con sistemi o energie di propulsione alternativa non soggetti alle imposte sugli oli minerali, che rimarrebbero in essere per i veicoli e gli attrezzi alimentati a benzina o gasolio. Questa soluzione avrebbe inoltre importanti vantaggi in termini di complessità, rischi di attuazione e costi di riscossione.

Per via della rapida progressiva elettrificazione della flotta dei veicoli, soprattutto delle automobili, i lavori di progettazione della tassa sostitutiva devono procedere con decisione. L'introduzione è prevista al più tardi entro il 2030, data che tiene in considerazione soprattutto i tempi necessari per la legislazione e l'implementazione del sistema di riscossione (cfr. allegato 4 «Tempistiche»). Altri fattori importanti che incidono sulle tempistiche sono la situazione finanziaria del FOSTRA e la tuttora necessaria promozione indiretta della mobilità elettrica per accelerare il passaggio a veicoli sostenibili.

Sulla base del piano elaborato, il prossimo passo sarà la preparazione di un pacchetto legislativo (a livello di Costituzione e legge) per una tassa sostitutiva per i veicoli elettrici, al fine di poter avviare una procedura di consultazione in materia.

Allegato 1: Indice delle abbreviazioni

AFC	Amministrazione federale delle contribuzioni
AFF	Amministrazione federale delle finanze
ARE	Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Auto	Automobili
CAPEX	Capital expenditures (costi di investimento)
CAPTE	Commissioni dell'ambiente, della pianificazione del territorio e dell'energia
CN	Cellular Network (telefonia mobile)
CN	Consiglio nazionale
Cost	Costituzione federale
CS	Consiglio degli Stati
ct.	Centesimi
CV	Cavalli vapore
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
DFF	Dipartimento federale delle finanze
EETS	European Electronic Toll Service (servizio europeo di telepedaggio)
FIF	Fondo per l'infrastruttura ferroviaria
FOSTRA	Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato
FSTS	Finanziamento speciale per il traffico stradale
GLONASS	Globalnaja nawigacionnaja sputnikowaja sistema (sistema globale di navigazione satellitare)
GNSS	Global navigation satellite system (sistema globale di navigazione satellitare)
GPS	Global Positioning System (sistema di navigazione satellitare degli USA)
GSM	Global System for Mobile Communications
GV	Gruppi di veicoli
HBEFA	Handbook Emission Factors for Road Transport
IBED	Indagine sul budget delle economie domestiche
IOM	Imposta sugli oli minerali
IVA	Imposta sul valore aggiunto
IVZ	Sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione
kg	Chilogrammo
km	Chilometro
kW	Kilowatt
LIOM	Legge federale sull'imposizione degli oli minerali
LIVA	Legge federale concernente l'imposta sul valore aggiunto (legge sull'IVA)
LKW	Autocarro
LTTP	Legge sul traffico pesante
LUMin	Legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo

LUSN	Legge federale concernente la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (legge sul contrassegno stradale)
MaaS	Mobility as a Service
Mio.	Milioni
Mrd.	Miliardi
OBU	On Board Unit
OETV	Ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali
PE	Prospettive energetiche
PHEV	Plug-in-Hybrid-Electric-Vehicle (veicoli ibridi plug-in)
RZU	Documento di appartenenza alla navigazione sul Reno
SIM	Subscriber Identity Module
TCS	Touring Club Svizzero
TFTP	Tassa forfettaria sul traffico pesante
TMP	Traffico motorizzato privato
TP	Trasporto pubblico
TTPCP	Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni
UDSC	Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini
UE	Unione europea
UFAM	Ufficio federale dell'ambiente
UFE	Ufficio federale dell'energia
UST	Ufficio federale di statistica
USTRA	Ufficio federale delle strade
VCL	Veicoli commerciali leggeri
VCP	Veicoli commerciali pesanti
veic-km	Veicoli-chilometro
WLTP	Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure

Allegato 2: Categorie e tipi di veicoli

La seguente tabella riporta in maniera sommaria le diverse categorie e tipologie di veicoli ai sensi dell'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV, RS 741.41) che sono in circolazione e attualmente di norma ancora alimentati con carburanti fossili.

Categoria di veicolo	Tipo di veicolo
Autoveicoli di trasporto Art. 11 OETV	Automobili (cpv. 2 lett. a)
	Automobili pesanti (cpv. 2 lett. b)
	Furgoncini (cpv. 2 lett. c)
	Autobus (cpv. 2 lett. d)
	Autofurgoni (cpv. 2 lett. e)
	Autocarri (cpv. 2 lett. f)
	Carri con motore (cpv. 2 lett. g)
	Trattori (cpv. 2 lett. h)
	Trattori a sella (cpv. 2 lett. i)
	Autosnodati (cpv. 2 lett. k)
	Filobus (cpv. 2 lett. l)
	Autoveicoli adibiti ad abitazione ecc. (cpv. 3)
Autoveicoli di lavoro Art. 15 OETV	Cfr. indicazioni OETV
Motoveicoli Art. 14 OETV	Veicoli a motore monotraccia (lett. a)
	Motoleggere: veicoli a motore a due ruote (lett. b n. 1)
	Motoleggere: veicoli a motore a tre ruote (lett. b n. 2)
	Motoleggere: riscio elettrici (lett. b n. 3)
	Motoslitte (lett. c)
Quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore Art. 15 OETV	Tricicli a motore (cpv. 1)
	Quadricicli leggeri a motore (cpv. 2)
	Quadricicli a motore (cpv. 3)
	Autoveicoli di lavoro (cpv. 4)
Monoassi, carri a mano provvisti di motore Art. 17 OETV	Monoassi (cpv. 1)
	Carri a mano provvisti di motore (cpv. 2)
Ciclomotori Art. 18 OETV	Cfr. indicazioni OETV
Rimorchi Art. 19	Cfr. indicazioni OETV
Carri a mano, veicoli a trazione animale Art. 23 OETV	Cfr. indicazioni OETV

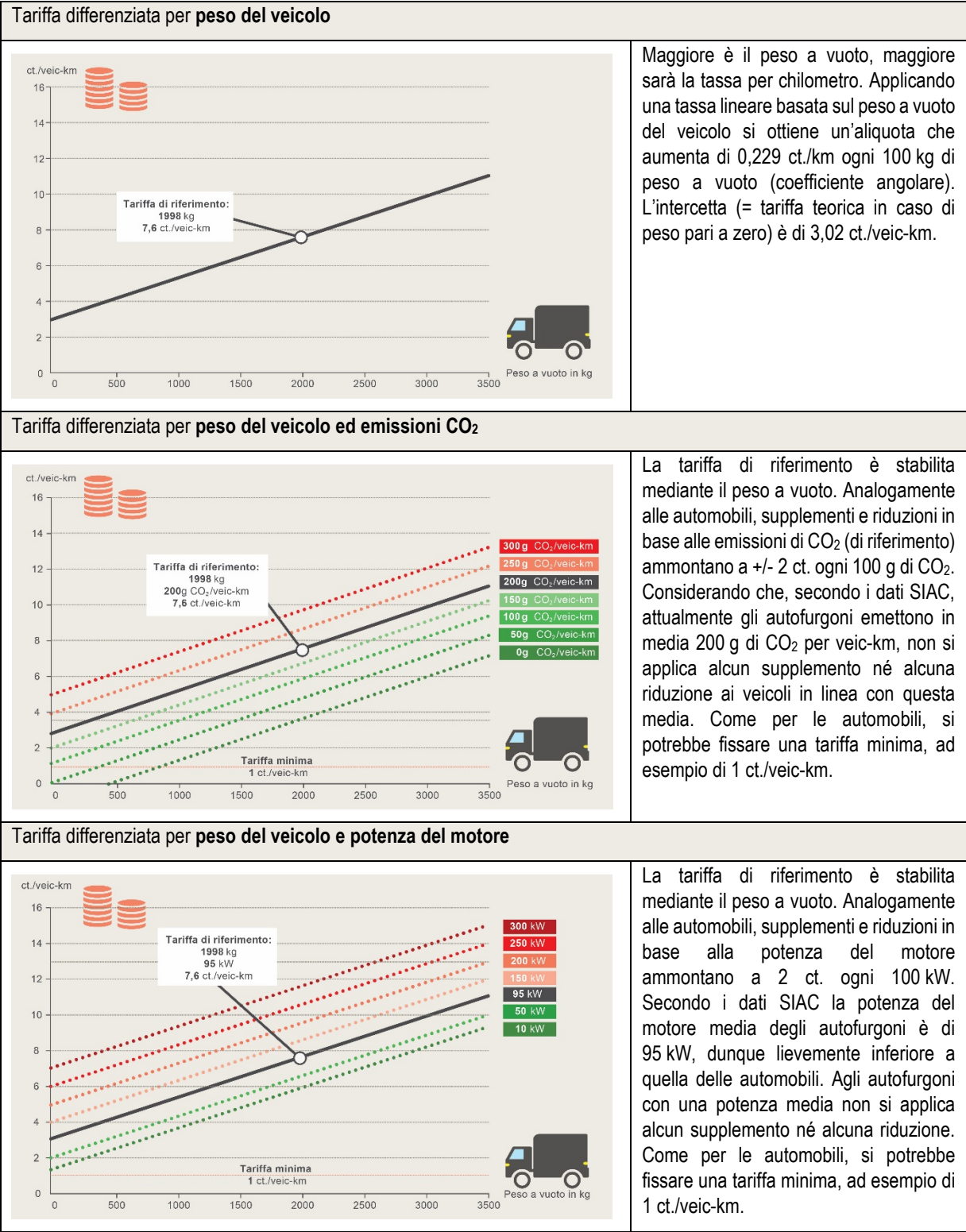
Allegato 3: Modelli e importi tariffari per categorie di veicoli secondo il piano per una tassa chilometrica per tutti i veicoli (cap. 2)

Panoramica

Categoria piano di tassazione	Tariffa media	Principio di differenziazione tariffaria (varianti)
Automobili	5,6 ct./km	- per <u>peso a vuoto</u> - per <u>peso a vuoto</u> e supplementi/riduzioni in base a emissioni di CO₂ per <u>peso a vuoto</u> e supplementi/riduzioni in base a potenza del motore
Autofurgoni	7,6 ct./km	- per <u>peso a vuoto</u> - per <u>peso a vuoto</u> e supplementi/riduzioni in base a emissioni di CO₂ per <u>peso a vuoto</u> e supplementi/riduzioni in base a potenza del motore
Veicoli commerciali pesanti (VCP)	24,8 ct./km	- per <u>peso totale</u> - per <u>peso totale</u> e supplementi/riduzioni in base a emissioni di CO₂ per <u>peso totale</u> e supplementi/riduzioni in base a potenza del motore
Motoveicoli e altri	4,2 ct./km	per <u>potenza del motore</u> - per <u>potenza del motore</u> e supplementi/riduzioni in base a emissioni di CO₂ per <u>peso a vuoto</u> e supplementi/riduzioni in base a potenza del motore
Autobus	25,8 ct./km	Inizialmente come VCP e non come categoria a parte
Pullman	20,9 ct./km	Inizialmente come VCP e non come categoria a parte
Non-road: - trattori - altro: carri con motore, carri e macchine di lavoro, monoassi	Semplici forfait per veicolo e anno o per ora di operatività. Ev. ulteriore differenziazione del forfait per <u>potenza del motore</u> (o peso).	

Grassetto → varianti preferite per il piano di tassazione (per la tassa sul chilometraggio per tutti i veicoli e per l'attuazione semplificata con una tassa sostitutiva per i veicoli elettrici).

Autofurgoni

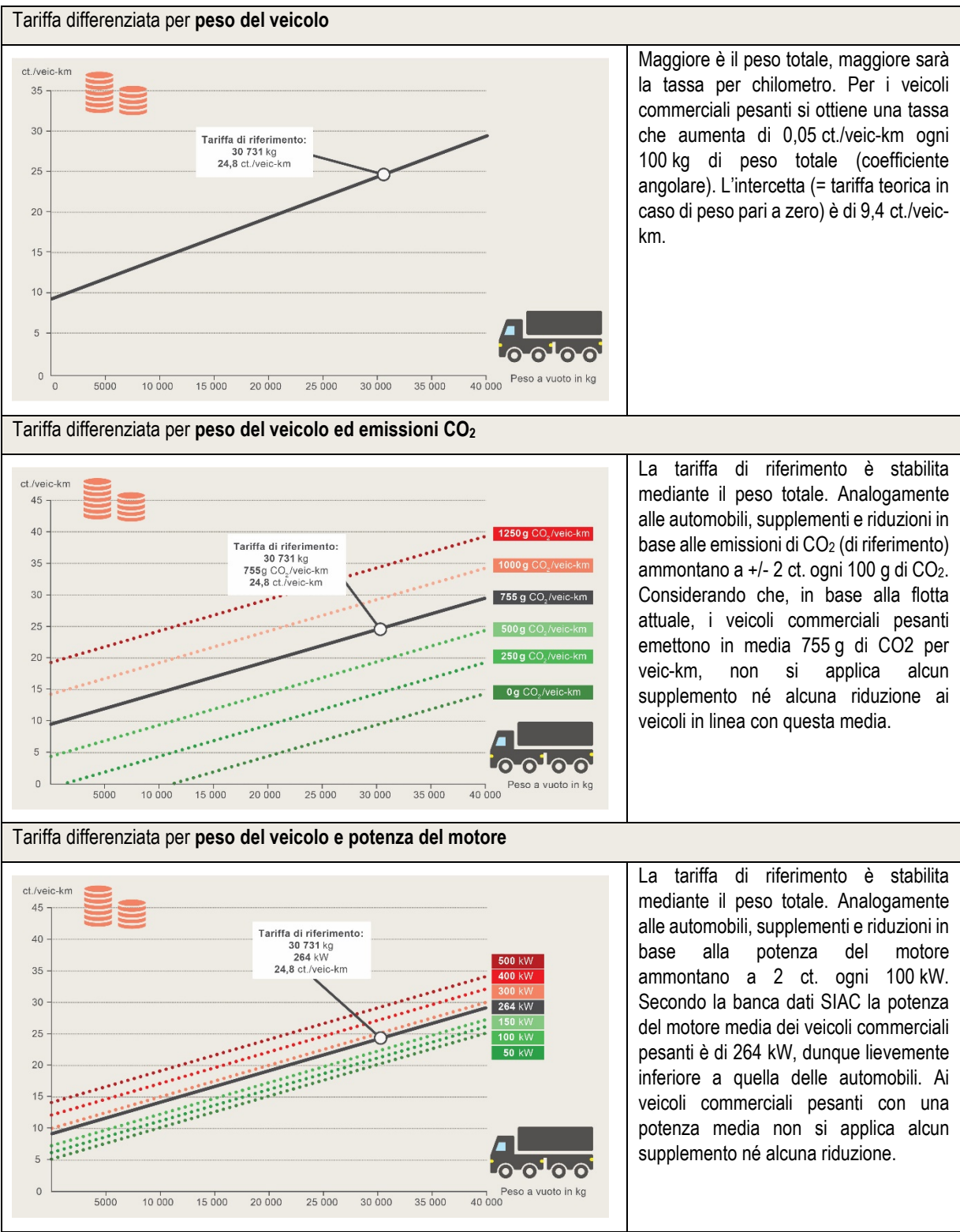


Veicoli commerciali pesanti

Il modello tariffario per i veicoli commerciali pesanti (VCP) è sostanzialmente analogo a quello delle automobili e degli autofurgoni, con una tariffa di riferimento in base al peso nonché un supplemento e una riduzione in base alle emissioni di CO₂ o alla potenza del motore. Tuttavia, in questo caso per definire la tariffa di riferimento il peso totale è un parametro più adatto rispetto al peso a vuoto, in primo luogo perché l'analisi statistica mostra che il peso totale si rapporta meglio ai valori di riferimento delle emissioni di CO₂, in secondo luogo perché garantisce la coerenza tra tassa chilometrica e TTPCP, in quanto anche quest'ultima si basa sul peso totale (consentito).

Per calcolare i modelli tariffari per i VCP non è stato possibile avvalersi del registro SIAC a causa di una carenza di dati. Si è dunque dovuta applicare una procedura semplificata basata su dati ricavati dall'Handbook Emission Factors for Road Transport (HBEFA). Se i lavori dovessero proseguire, i parametri dei seguenti modelli tariffari andrebbero pertanto verificati nel dettaglio.

Un'altra sfida è rappresentata dall'ampia varietà di profili di guida di questi veicoli, che pone limiti al passaggio a un sistema il più possibile equivalente. Ad esempio, nonostante un peso ridotto (26 t) un camion per la raccolta del latte ha un consumo specifico di carburante notevolmente superiore a un autoarticolato da 40 t nel traffico interurbano e questo non perché si tratta di un veicolo molto meno efficiente, bensì perché il suo impiego specifico comporta un consumo di carburante molto maggiore (ad es. più «stop-and-go»). Una tassa sul chilometraggio non riflette, se non solo in modo limitato, queste differenti finalità di utilizzo e il conseguente diverso consumo di carburante.



Motoveicoli e altri

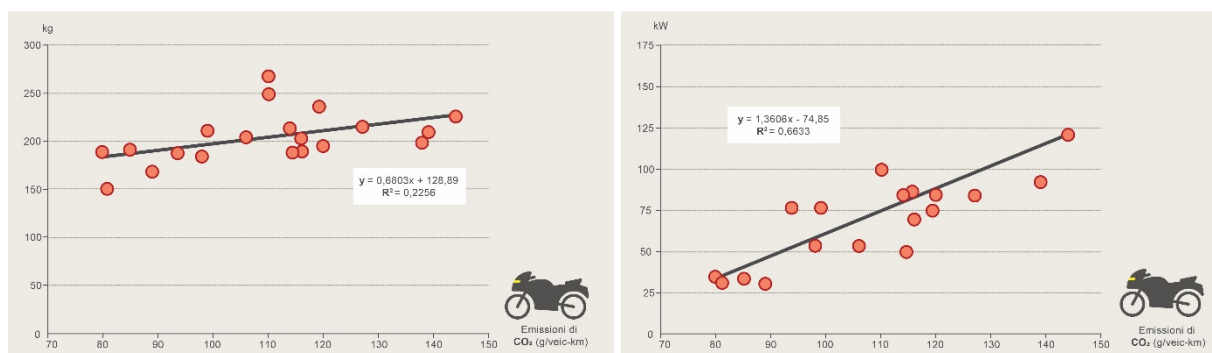
Nella categoria motoveicoli del piano di tassazione al momento non rientrano solo i motoveicoli «classici», secondo l'articolo 14 lettera a OETV, bensì anche una serie di altri veicoli di piccole dimensioni e forme particolari di cui agli articoli 14 e 15 OETV. La seguente figura riporta una panoramica di tutti i tipi di mezzi che sono stati raggruppati in un'unica categoria ai fini del presente piano di tassazione.

Figura 25: Tipi di veicoli raggruppati nella categoria «motoveicoli e altri»⁵⁶



Poiché nel registro SIAC non sono catalogati dati relativi alle emissioni di CO₂ per veic-km per la maggior parte dei veicoli di queste categorie, il piano relativo ai motoveicoli e il conseguente modello tariffario sono stati realizzati in modo semplificato facendo riferimento ai dati dei venti motoveicoli più venduti in Svizzera nel 2020. L'analisi mostra che per questa tipologia il peso da solo non è un buon indicatore del consumo di carburante o dell'attuale imposta sugli oli minerali. Da una semplice analisi statistica dei venti mezzi di esempio si evince una correlazione significativamente maggiore tra potenza del motore ed emissioni di CO₂ (come proxy per il consumo) che tra peso ed emissioni di CO₂ (cfr. Figura 26).

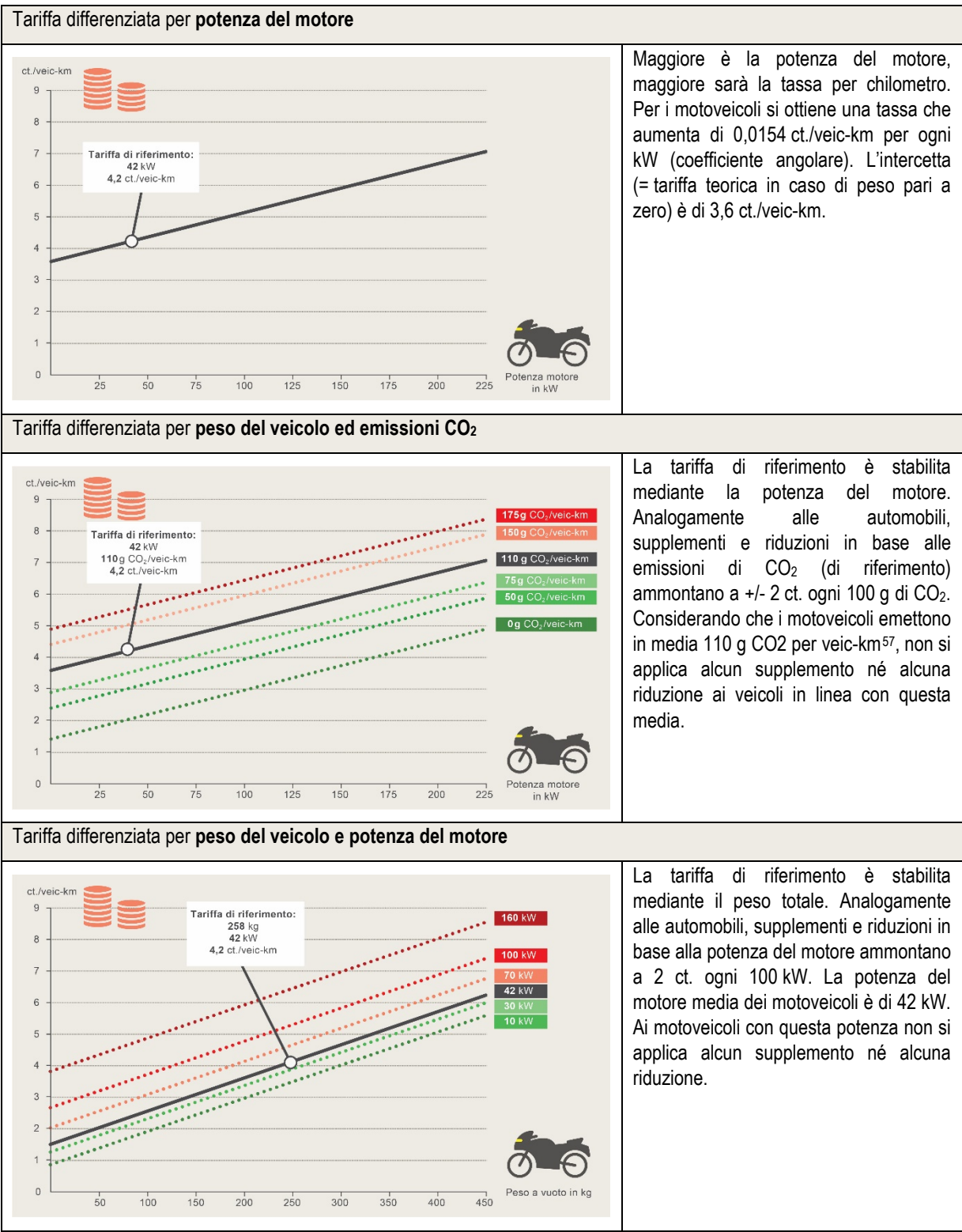
Figura 26: Analisi di regressione motoveicoli: peso totale vs. emissioni CO₂ (sinistra) e potenza del motore vs. emissioni CO₂ (destra)



Grazie alla buona correlazione (equivalenza) tra potenza del motore e consumo di carburante si potrebbe del tutto rinunciare ad altri parametri per differenziare le tariffe. Tuttavia, se la priorità è trovare un modello tariffario unico per tutte le categorie, è possibile utilizzare anche per i motoveicoli la combinazione tra peso a vuoto (parametro principale) e supplementi o riduzioni basati sulla potenza del motore.

Considerando però che a causa della carenza di dati SIAC i modelli tariffari per i motoveicoli sono stati realizzati sulla base di mezzi esemplificativi, nel prosieguo dei lavori sarebbe necessario riesaminare nel dettaglio i tipi di veicoli qui raggruppati in un'unica categoria imponibile, a sua volta suddivisibile in ulteriori categorie (ad es. una categoria a sé stante per i «motoveicoli classici»).

⁵⁶ Fonte immagini: www.licenzedicircolazione.ch.



Veicoli non-road con targa

Di seguito si distinguono cinque categorie di veicoli non-road: trattori, carri e macchine di lavoro, carri con motore, monoassi e «altri».

Come illustrato al capitolo 2.3.5, una tassa calcolata sui chilometri percorsi non è adatta per i veicoli agricoli e industriali, per i quali pertanto si predilige la soluzione di un forfait per veicolo (o in alternativa una tassa in base alle ore di funzionamento).

Nel prospetto seguente è riportato l'ammontare della tassa necessaria per i principali tipi di veicoli sulla base dell'attuale livello complessivo delle imposte sugli oli minerali, tenendo conto anche dei possibili rimborsi previsti dal sistema odierno. Laddove i dati lo consentono, sono indicate due possibili varianti del modello tariffario:

- **forfait annuo per veicolo** (event. differenziato in base alla potenza del motore)
- **tassa per ora di funzionamento** (event. differenziata in base alla potenza del motore)

Il parametro essenziale per differenziare le tariffe è il tipo di veicolo (o la categoria in cui rientra secondo il presente piano di tassazione). Le finalità di impiego o il colore della targa non sono criteri determinanti nella definizione dell'importo tariffario (ad es. tutti i trattori pagano lo stesso importo).

Trattori (cfr. anche spiegazioni al cap. 2.3.5)

Figura 27: Determinazione dell'importo della tassa per i trattori

Classe di potenza*	Quota sul totale	Tassa forfettaria per trattore (in fr. all'anno)	Tassa per ora di funzionamento (in fr. all'ora)
<18 kW	3%	4	0,23
18-37 kW	26%	33	0,70
37-56 kW	31%	240	1,50
56-75 kW	31%	240	1,50
75-130 kW	8%	850	2,60
130-300 kW	1%	1490	3,80
Media per tutti i trattori	100%	240	1,70

* Sulla base del rendimento netto attuale, cioè dedotti i rimborsi (soprattutto nel settore agricolo).

Carri e macchine di lavoro, carri con motore, monoassi, altri**Figura 28: Determinazione dell'importo della tassa per carri e macchine di lavoro, carri con motore, ecc.**

	Tassa forfettaria per veicolo (in fr. all'anno)	Tassa forfettaria per ora di funzionamento (in fr. all'ora)
Carri e macchine di lavoro		
Carri e macchine di lavoro: industria* e agricoltura, lordo	545	3,9
Carri e macchine di lavoro: agricoltura, netto**	185	1,6
Carri con motore		
Carri con motore: industria e agricoltura, lordo	280	3,5
Carri con motore: agricoltura, netto**	110	1,4
Monoassi		
Monoassi (agricoltura), lordo	190	1,6
Monoassi (agricoltura), netto**	76	0,6
Macchine edili***		
Tutti i carri e le macchine di lavoro (escavatori, pale meccaniche, ribaltabili, rulli°)	3200	6,0
Altri		
Veicoli adibiti alla preparazione delle piste (netto**)	10 000	14,3

* Esclusi carrelli elevatori perché in massima parte non circolano sulle strade pubbliche e dunque non necessitano di targa.

** Sulla base dell'attuale ricavo netto, cioè dedotti i rimborsi dal ricavo lordo.

*** Rientrano di norma nella categoria (tipo di veicolo OETV) di carri e macchine di lavoro.

° I rulli presentano un consumo di carburante orario notevolmente inferiore rispetto alle altre categorie di macchine edili, perciò solo per questi veicoli risulterebbe una tariffa forfettaria chiaramente inferiore, ovvero di 760 fr./a o 2.5 fr./h.

Poiché la neutralità dei proventi e l'equivalenza sono principi base, per determinare l'ammontare delle tasse è rilevante soprattutto il ricavo netto. D'altra parte, la futura nuova tassa, così come elaborata, non contempla sostanzialmente alcuna distinzione tra gli ambiti di utilizzo dei veicoli (agricoltura, industria, edilizia), motivo per cui l'obiettivo è definire un importo unico per ciascun tipo di veicolo a prescindere dal settore. Per le categorie carri e macchine di lavoro nonché carri con motore i veicoli industriali rappresentano la quota maggiore (in termini di quantità e attuale consumo di carburante), pertanto è raccomandabile applicare a queste tipologie le tariffe relative all'industria (o all'agricoltura, lordo). Al contrario, per i veicoli esclusivamente agricoli, come i monoassi, sarà privilegiata l'aliquota basata sul ricavo netto (76 fr. all'anno).

Altri tipi di veicoli con un consumo di carburante elevato ma un chilometraggio su strada molto ridotto sono le macchine edili (escavatori, pale meccaniche, ribaltabili), che rientrano anch'esse tra i carri e le macchine di lavoro, e i veicoli adibiti alla preparazione delle piste. Il passaggio dalle attuali imposte sugli oli minerali a una nuova tassa comporterebbe aliquote molto elevate per queste categorie, risultanti in oltre 3000 franchi annui per le macchine edili e addirittura quasi 10 000 franchi annui per i veicoli adibiti alla preparazione delle piste. Per questi ultimi, in particolare, e per le macchine edili, andrebbe tuttavia valutato un esonero dalla tassa sostitutiva, dato che in linea generale non circolano sulle strade (cfr. spiegazioni nel piano di riscossione, cap. 3.2.5).

Qualora la nuova tassa venisse introdotta, gli importi forfettari o quelli calcolati per ora di funzionamento riportati in Figura 28 potrebbero essere ulteriormente differenziati, ad esempio in base alla potenza del motore. Come per i trattori, anche per carri e macchine di lavoro, carri con motore e soprattutto macchine edili vi sono differenze, anche notevoli, tra le singole categorie di veicoli; il criterio prioritario di differenziazione non è il peso bensì la potenza del motore, molto più rilevante anche per stabilire il consumo di carburante odierno.

Ciclomotori

Ai sensi dell'articolo 18 OETV la categoria dei ciclomotori non comprende solo quelli classici, ma anche le «e-bike», le «sedie a rotelle motorizzate» e i «monopattini autobilanciati». Si tratta di veicoli con una potenza del motore molto ridotta e velocità massima tra 20 e 45 km/h.

Figura 29: Esempi ciclomotori⁵⁸



In linea di massima anche i ciclomotori devono essere tassabili; da un lato per ragioni di equivalenza con la situazione odierna (anch'essi pagano in parte le imposte sugli oli minerali), dall'altro per coerenza con il principio «pay as you use» o contributo al finanziamento. Secondo il piano generale la distinzione deve essere fatta in modo tale che tutti i veicoli muniti di targa siano soggetti alla tassa.

L'attuazione della nuova tassa ammette le seguenti varianti per i ciclomotori.

Modello analogo ai motoveicoli: applicare una tariffa chilometrica e differenziata in base a uno o più criteri, ovvero la potenza del motore. Questa variante risulta tuttavia complessa in termini di riscossione (cfr. cap. 3.2.6) perché tutti i ciclomotori dovrebbero dotarsi di un apposito apparecchio di rilevamento. Come indicato nel piano di riscossione, tale soluzione sarebbe eccessivamente onerosa e dunque non è raccomandabile.

Forfait per veicolo: un'alternativa più semplice è una tassa forfettaria per veicolo, ad esempio a cadenza annuale, che potrebbe essere differenziata in base alla potenza del motore, analogamente a quanto ipotizzato per i veicoli agricoli e industriali (cfr. cap. 2.3.5). In questo caso i mezzi con motori più potenti pagherebbero forfait più elevati. Resterebbe da definire l'importo di una tassa di questo genere e la proporzionalità degli oneri di attuazione.

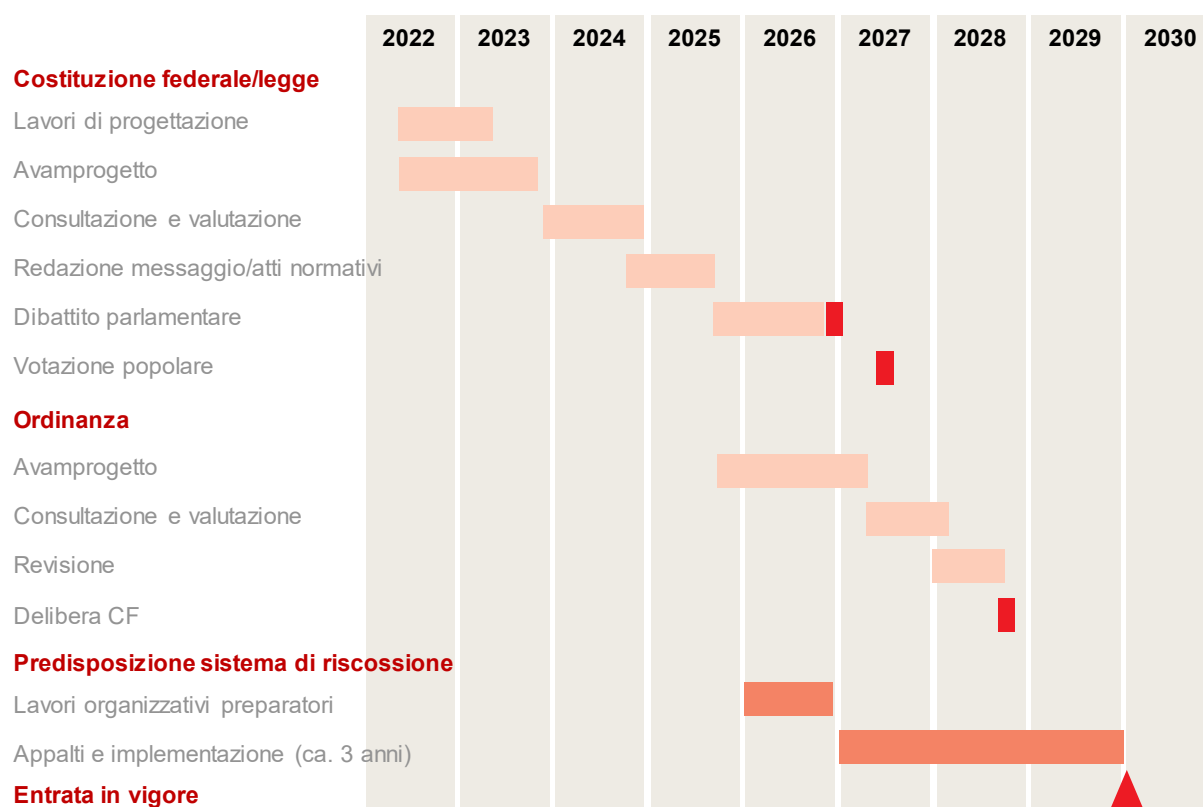
⁵⁸ Fonte immagini: www.licenzedircircolazione.ch.

Allegato 4: Tempistiche

La data di introduzione di una nuova tassa commisurata al chilometraggio dipende sostanzialmente da due fattori: da un lato il tempo necessario per l'attività legislativa (Costituzione, legge, ordinanza) collegata all'implementazione tecnica del sistema di riscossione, dall'altro la situazione di liquidità del FOSTRA e del FSTS. Per via del crescente numero di veicoli elettrici, quest'ultima si aggraverà verso la fine del decennio 2020–2029, pertanto una nuova soluzione dovrà essere disponibile al più tardi entro il 2030.

Le tempistiche illustrate di seguito mostrano le fasi procedurali necessarie a grandi linee. Non si avvanzerà in modo sequenziale, ma portando avanti più fasi parallelamente. In particolare, i lavori sulle ordinanze necessarie partiranno non appena il Consiglio federale avrà approvato il progetto di legge e il Parlamento comincerà a discuterne. Anche le procedure di appalto e implementazione saranno anticipate cominciando subito dopo l'approvazione da parte del Parlamento dell'articolo costituzionale necessario e della legge, tuttavia prima della votazione popolare obbligatoria in materia. Secondo questa pianificazione, la tassa potrebbe essere introdotta nel 2030.

Figura 30: Tempistiche introduzione



Questa soluzione comporta un aumento dei rischi, perché alcuni lavori inizierebbero prima delle decisioni definitive della fase precedente. Peraltro, soprattutto per le procedure di appalto e implementazione del sistema di riscossione, occorrerebbe fare attenzione a non affidare incarichi troppo corposi o eseguire investimenti costosi finché non siano state prese decisioni certe nella fase precedente.

In base all'avanzamento del progetto la tassa potrebbe essere introdotta anche prima (circa uno o due anni). In particolare, la rapida evoluzione dei sistemi tecnici di rilevamento nell'ambito dello European Electronic Toll Service potrebbe contribuire a far avanzare più velocemente il progetto. L'obiettivo dei lavori pertanto è quello di introdurre una tassa sostitutiva quanto prima.