

# Imposta di circolazione: ecco le formule che andranno al voto

Il prossimo 30 ottobre le cittadine e i cittadini ticinesi saranno chiamati alle urne per decidere quale sarà la formula in base a cui verrà calcolata la propria imposta di circolazione a partire dal 1. gennaio 2023.

I nuovi scenari sottoposti al voto su decisione del Gran Consiglio, rispetto al mantenimento dello **status quo** se entrambi dovessero essere bocciati in votazione popolare, sono due: il cosiddetto **testo conforme**, che è un adattamento dell'iniziativa generica per la quale erano state raccolte le firme necessarie, in particolare dal PPD, nel 2017, e il **controprogetto**, promosso in Parlamento da PS e Verdi. Entrambi, anche se in misura diversa, mirano alla riduzione del gettito complessivo derivante dall'imposta di circolazione (che attualmente si attesta a circa 110 milioni di franchi annui e risulta tra i maggiori in Svizzera per numero di veicoli immatricolati). Il testo conforme vincola inoltre il gettito ai costi della costruzione e della manutenzione delle strade, prevedendo – cosciente dell'evoluzione del parco veicoli sempre di più verso la propulsione elettrica – che il Consiglio di Stato proponga al Gran Consiglio un adeguamento della legge, se l'equilibrio fra gettito e costi non dovesse in futuro poter essere ristabilito nel breve periodo. Il controprogetto, al fine di mantenere il gettito d'imposta, prevede un coefficiente d'adeguamento che può essere modificato dal Gran Consiglio. Introduce inoltre un rimborso per l'acquisto di un abbonamento arcobaleno mensile o annuale pari al 15% per i beneficiari di sussidi sui premi dell'assicurazione malattia.

## Formula attuale (status quo)

$$\left[ 158 + \frac{MT * P}{560} \right] * k$$

158: *tassa base*

MT: *peso totale (a pieno carico)*

P: *potenza*

K: *coefficiente relativo alle emissioni di CO<sub>2</sub>*

## Formula del testo conforme

Vetture con emissioni di CO<sub>2</sub> fino a 95 g/km: pagano solo la tassa base di CHF 120.–

Vetture con emissioni di CO<sub>2</sub> da 96 g/km: 120.– + (CO<sub>2</sub> – 95)<sup>1.4</sup>

## Formula del controprogetto

Vetture con emissioni di CO<sub>2</sub> fino a 95 g/km:

$$0.1 * \frac{MV + 16 * P}{2}$$

Vetture con emissioni di CO<sub>2</sub> da 96 g/km:

$$0.1 * \frac{MV + 16 * P}{2} + (CO_2 - 95)^{1.385}$$

MV: *peso a vuoto*

P: *potenza*

## CO<sub>2</sub>, la grande "incomoda"

L'anidride carbonica (CO<sub>2</sub>), corresponsabile dell'aumento del cosiddetto "effetto serra" (e quindi dell'incremento delle temperature medie terrestri), costituisce da anni un argomento d'accesso dibattuto anche nel settore della mobilità individuale privata. L'avvento di motori tecnologicamente sempre più parsimoniosi sotto questo profilo e lo sviluppo di forme di propulsione alternative, hanno dapprima indotto il legislatore a inserire la variabile legata alle emissioni di CO<sub>2</sub> nelle formule di calcolo dell'imposizione fiscale (per favorire il principio "chi più inquina, più paga", rispettivamente "chi meno inquina, meno paga") e poi ad adattarle per far fronte a una progressiva decrescita degli introiti, proporzionale a un mercato dell'automobile sempre più ecosostenibile. ► Vi sono quindi coloro i quali ritengono che l'emissione di CO<sub>2</sub> debba essere reputata l'unica variabile da considerare in ottica fiscale, mentre sul fronte opposto vi è chi pensa si debba mantenere anche la massa come fattore determinante in relazione all'usura delle infrastrutture, rispettiva-

mente la potenza come discriminante sociale. Nel contesto delle formule in votazione, come s'inseriscono e a quali conseguenze portano l'applicazione di questi principi?

## NEDC e WLTP

Prima di approfondire ulteriormente la materia in votazione vi è un distinguo molto importante da fare. Nel settembre 2017 è entrato in vigore anche in Svizzera un nuovo standard di misurazione del consumo di carburante ed emissioni di CO<sub>2</sub>. Esso simula in maniera più realistica lo stile e i contesti di guida quotidiani. Il suo acronimo è WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure). Ha sostituito il precedente, e meno rappresentativo, NEDC (New European Driving Cycle). Un fattore di conversione non esiste, perché i due sistemi non sono paragonabili e danno risultati assai diversi anche in base al tipo di veicolo. Malgrado ciò, il Cantone se ne è finora servito all'interno del coefficiente K (CO<sub>2</sub> NEDC = CO<sub>2</sub> WLTP / 1.25) al fine di smussare in parte le differenze tra automobili ancora con certificazione NECD e quelle invece con già o solo il nuovo valore WLTP. ► Per una nuova eventuale formula che scaturirà dalle urne, l'applicazione conforme alla legge, così modificata, non dovrebbe più lasciare spazio ad alcuna scala di parificazione, ma prevedere l'utilizzo del WLTP per quei veicoli (di recente immatricolazione) certificati con quel sistema e il NECD solo per quelli (più datati) che non dispongono del valore WLTP. ► Da questa suddivisione, corretta da un punto di vista giuridico, nascono però delle disparità di trattamento tra medesimi modelli omologati in anni diversi. Rispettivamente, vengono penalizzati i veicoli più recenti e meno potenti. Va inoltre considerato che eventuali stime o proiezioni riferite alla nuova legge calcolate utilizzando il valore di emissione del CO<sub>2</sub> NEDC quando un veicolo dispone anche della certificazione WLTP, non sarebbero conformi e che nel medio termine la graduale scomparsa del valore NEDC a favore del (di solito più alto) valore WLTP sarà tale da costituire un aumento del prelievo fiscale.

### CO<sub>2</sub> nella formula attuale

È rappresentato dal coefficiente K e nella parte variabile della formula è abbinato alla massa (peso totale) e alla potenza del veicolo. K è determinato secondo i seguenti parametri che ancora utilizzano una sorta di scala di parificazione (appunto tramite il valore K a dipendenza del valore di emissione calcolato) tra fasce di valori NECD e WLTP:

K	CO <sub>2</sub> NECD		CO <sub>2</sub> WLTP	
	Da	A	Da	A
0.238	0	30	0	38
0.285	31	50	39	63
0.333	51	70	64	88
0.475	71	95	89	119
0.570	96	110	120	138
0.665	111	120	139	150
0.903	121	130	151	163
0.950	131	140	164	175
0.979	141	150	176	188
1.026	151	170	189	213
1.074	171	190	214	238
1.169	191	200	239	250
1.311	201	230	251	288
1.406	231	270	289	338
1.501	271	400	339	500
1.644	401	999	501	999

### CO<sub>2</sub> nel testo conforme

Rappresenta l'unico fattore di variabilità per i mezzi che ne emettono più di 95 g/km ed avrà quindi un impatto importante, tanto nell'effetto sulla riduzione (o aumento, a seconda dei casi) dell'imposizione del singolo veicolo, quanto in considerazione del fatto che il parco veicoli è destinato ad essere sempre più composto di veicoli senza emissione di CO<sub>2</sub> (in particolare a propulsione elettrica) e quindi nel medio termine probabilmente con la necessità di rivedere la formula per garantire il gettito fiscale necessario come indicato nel medesimo testo conforme. Si ricorda che per sopperire all'importante riduzione del provento delle imposte sulla vendita di oli minerali (diesel e benzina), e quindi delle risorse necessarie alla manutenzione delle strade, il Consiglio federale sta studiando l'introduzione (a livello federale) di una tassa a carico dei veicoli elettrici, pure corresponsabili dell'usura dell'infrastruttura stradale.

### CO<sub>2</sub> nel controprogetto

Viene aggiunta nella formula al "peso a vuoto" e alla "potenza" per i mezzi che ne emettono più di 95 g/km, influenzando nella misura di circa il 60%.

### Le proiezioni di UPSA

L'UPSA (Unione professionale svizzera dell'automobile) ha eseguito una simulazione sulle 23'966 automobili immatricolate tra il 1. gennaio 2021 e il mese di luglio 2022, non disponendo dei dati di tutto il parco veicoli in circolazione (che

contava al 31.12.2021 ca. 225'000 automobili), richiesti alla Sezione della circolazione del Cantone Ticino, ma finora non forniti, almeno nella simulazione degli effetti delle due alternative sottoposte al voto popolare. Oltre alla tabella riassuntiva con i modelli più rappresentativi qui di seguito riportata, le simulazioni di UPSA hanno portato a concludere che con entrambe le nuove formule in termini generali l'imposta diminuisce rispetto all'attuale. Se però si considera la potenza del motore, in entrambi i casi (testo conforme e controprogetto), l'imposta diminuisce in maniera importante per le motorizzazioni oltre i 150 kW di potenza (automobili di categoria superiore), mentre tendenzialmente aumenta rispetto alla formula attuale per le automobili con una potenza inferiore ai 150 kW. Per le auto a propulsione elettrica e potenza inferiore a 150 kW (automobili elettriche di media e bassa gamma), in particolare con la formula del controprogetto, l'aumento medio dell'imposta rispetto all'attuale sarebbe del 30%.

### Che succede per i veicoli immatricolati prima del 2009?

Solo il testo conforme, se dovesse essere accettato in votazione popolare in luogo del controprogetto, prevede una moratoria, anche se soltanto di un anno, per questa categoria, la cui imposta dovrebbe quindi in tal caso rimanere quella attuale sino al 31 dicembre 2023. La nuova tassazione (dall'1.1.2023 con il controprogetto e dall'1.1.2024 in base al testo conforme) comporterebbe nel-



la maggior parte dei casi un aumento dell'imposta per una categoria che al 31.12.2021 contava circa 47'000 veicoli.

### Conclusione

Nate da un'iniziativa popolare che mirava generalmente a ridurre le imposte di circolazione nel Cantone Ticino, al voto popolare vengono sottoposte due soluzioni, i cui effetti per talune categorie di automobili (in particolare per quelle di

media e bassa potenza e per quelle immatricolate prima del 2009) rispetto allo status quo non comporterebbero una riduzione, ma tendenzialmente un aumento dell'imposizione. Se vi è da salutare positivamente la riduzione del gettito complessivo (maggiore con il testo conforme rispetto al controprogetto) e la sua correlazione con i costi di costruzione e manutenzione dell'infrastruttura stradale – purché sia ancora sufficiente

per garantirne la qualità necessaria –, è altrettanto importante che i votanti siano compiutamente informati (e si informino) sull'effetto che l'una o l'altra formula avrebbe sull'imposizione del proprio veicolo attuale e su quelli che avessero in animo di comperare in futuro. Per questo l'ACS, assieme alle altre associazioni di categoria, in particolare UPSA e TCS, resta a disposizione, segnatamente dei propri soci.

Veicolo	Tipologia	Prezzo (CHF)	Potenza (kw)	Emissioni CO <sub>2</sub> (g/km) <sup>1</sup>	Massa a vuoto (kg)	Massa totale (kg)	Ammontare imposta circolazione (CHF)		
							Status quo	Testo conforme	Controprogetto
Dacia Spring Confort	Elettrica	18'990	33	0	1031	1286	56.00	120.00	78.00
Renault Zoe R110	Elettrica	34'500	80	0	1638	1988	105.00	120.00	146.00
Tesla Model 3 Performance	Elettrica	61'990	377	0	1918	2232	395.00	120.00	398.00
Porsche Taycan 4S Plus	Elettrica	135'810	360	0	2295	2880	478.00	120.00	403.00
MITSUBISHI Outlander PHEV	Hybrid Plug-In	39'950	99	40	1965	2390	165.00	120.00	177.00
VW Golf 8 eHybrid	Hybrid Plug-In	51'200	110	25	1590	2020	132.00	120.00	168.00
VW Touareg R	Hybrid Plug-In	88'400	250	74	2465	3010	500.00	120.00	323.00
Toyota Yaris 1.5	Benzina	21'900	92	118	1175	1555	196.00	201.00	209.00
Vw Polo 1.0 TSI 95	Benzina	26'200	70	147	1328	1680	245.00	373.00	360.00
Skoda Kodiaq 2.0 TSI 140	Benzina	47'610	140	185	1957	2510	769.00	664.00	719.00
Audi RS3	Benzina	76'700	294	223	1750	2075	1'340.00	1'011.00	1'152.00
Peugeot 208 BlueHDi	Diesel	25'450	75	117	1299	1650	180.00	196.00	197.00
Skoda Octavia Combi 2.0 TDI	Diesel	39'070	110	137	1675	1990	313.00	307.00	349.00
Alfa Romeo Stelvio	Diesel	55'990	140	171	2062	2410	722.00	550.00	618.00
VW Touareg 3.0 V6 TDI	Diesel	81'900	170	220	2482	2850	1'099.00	982.00	1'062.00
Fiat Panda 1.2 4x4	pre 2009		44	156	1142	1410	269.00	436.00 <sup>2</sup>	389.00
Suzuki Swift 1.3	pre 2009		68	148	1075	1485	338.00	379.00 <sup>2</sup>	353.00
Subaru Impreza 2.0 Turbo 4WD WRX STI	pre 2009		195	265	1550	1880	813.00	1'446.00 <sup>2</sup>	1'461.00
BMW M3	pre 2009		248	309	1675	2080	1'079.00	1'951.00 <sup>2</sup>	1'971.00

1) Valore WLTP se presente, altrimenti NEDC.

2) Dal 1.1.2024.