



## TCS Sezione Ticino

Touring Club Svizzero  
Sezione Ticino  
Casella postale 581  
6802 Rivera TI  
www.tcs-ticino.ch

Tel +41 91 935 91 35  
Fax +41 91 935 91 20  
sezioneTI@tcs.ch

TCS Sezione Ticino, Casella postale 581 6802 Rivera

Repubblica e Cantone Ticino  
Dipartimento delle istituzioni  
Segreteria generale  
Piazza Governo 7  
6501 Bellinzona

Rivera, 30.1.2019

### **Consultazione: modifica di legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977.**

Onorevole Consiglio di Stato,

in riferimento al vostro invito dello scorso 17 gennaio di esprimere le nostre osservazioni, siamo a ringraziarvi e vi informiamo che abbiamo analizzato e discusso approfonditamente la documentazione inviataci.

Considerato che il progetto di modifica è condizionato dal raggiungimento di un introito ben definito, che continuerà a mantenere il Ticino fra i Cantoni con le imposte e tasse di circolazione più care della Svizzera e che altri aspetti della fattispecie non sono stati sufficientemente approfonditi, il Comitato della Sezione Ticino del TCS non può aderirvi se non in minima parte, anche se resta aperto al dialogo e pronto a valutare nuove proposte.

Per meglio argomentare la nostra posizione, di seguito trovate le nostre osservazioni alla proposta di modifica.

#### **La formula**

La proposta è concettualmente simile a quanto da noi sottoposto a suo tempo con l'aggiunta del valore «massa» che ora determina una tassa base dinamica e non più fissa come nell'attuale (vedi vs. pto 3.1.2. del rapporto del 16.1.2019). La criticità della formula non è comunque legata alla sua concezione ma piuttosto al fatto che deve generare un gettito preventivamente definito e non basato sul reale fabbisogno. Inevitabilmente qualsiasi formula porterà, a queste condizioni, a diminuire l'imposta a determinate categorie di vetture a discapito di altre che se la vedranno aumentare.

Solo un gettito non predefinito e basato nel reale fabbisogno permetterebbe di diminuire l'imposta a tutte le vetture che compongono il parco veicoli cantonale.

Citiamo comunque alcune osservazioni sulla formula proposta.

1. Reputiamo **la massa «a vuoto»** decisamente più reale rispetto a quanto oggi contemplato e il 10% di questo valore costituisce la tassa base. Un valore che permette di variare a dipendenza della tipologia della vettura anche se due di queste sono svantaggiate: le famigliari e le auto elettriche. Le prime sostanzialmente pagheranno una tassa base maggiore anche se sono «socialmente» necessarie e indispensabili per famiglie numerose. Le seconde pagano una tassa base maggiorata per trasportare le batterie, parte indispensabile per avere un trasporto sostenibile a livello ambientale questo è in controtendenza all'idea di favorire la loro espansione.



In aggiunta, in termini generali, comunque il maggior peso delle attuali vetture è stato voluto per aumentarne la sicurezza, ciò che stride con una penalizzazione per il peso. Comunque queste considerazioni sono piuttosto concettuali poiché i «supplementi» che ne scaturiscono restano contenuti (10%).

Esempio di auto elettrica e il corrispondente modello a Benzina:  
Renault Clio TCe Zen (Benzina), 1'289 kg; Renault ZZoe R90 Life (elettrica), 1'573 Kg.  
Differenza 284 Kg = + CHF 28.40 di tassa base supplementare per l'elettrica (+18%).

2. Un altro aspetto che consideriamo critico è l'evoluzione del **valore delle emissioni di CO2 rispetto ai cicli di omologazione**. Come da voi indicato fino al 31.12.2020 varranno i valori NEDC 1.0, i valori convertiti NEDC 2.0, e il nuovo valore WLTP. NEDC 2.0 sarà 5-10% superiore al valore NEDC 1.0 e WLTP lo sarà di ca. 20-25%.

Esempio espresso in g CO2/km:  
NEDC 1.0 = 130 > NEDC 2.0 = 143 (+10%) > WLTP = 156

Imposta per un'auto di 1'400 kg  
con valore NEDC 1.0 =  $140 + (2 \times 130) = \text{CHF } 400.-$   
con valore NEDC 2.0 =  $140 + (2.7 \times 143) = \text{CHF } 526.-$  (31.5% su NEDC 1.0)  
con valore WLTP =  $140 + (2.7 \times 156) = \text{CHF } 561.-$  (+6.7% su NEDC 2.0)

- a) Dovremmo quindi attenderci un sensibile aumento delle imposte di circolazione per i valori di emissioni CO2 che aumenteranno rispetto a oggi per gli stessi modelli in soli due anni?
- b) Per contenere l'aumento verranno modificati i valori (b) della formula?

3. **L'evoluzione del parco veicoli** creerà in futuro distorsioni indesiderabili. Quest'aspetto non è sufficientemente considerato e la modifica non tiene conto dei repentini cambiamenti della tipologia del parco veicoli, che come auspicato e secondo le previsioni, sarà condizionato dall'avvento della trazione elettrica, che aumenterà il numero di queste vetture, le quali pagano solo la tassa base. Queste sintetiche osservazioni indicano che il modello di imposta presentato avrà una vita effimera e che, a breve, si dovrà ristudiare la formula, soprattutto se si vuol mantenere un prefissato gettito dell'imposta. Esempio: le auto «tradizionali» a motore termico dovranno sempre più compensare i mancati introiti delle auto elettriche con conseguente aumento dell'imposta di circolazione per queste automobili. Nel contempo, l'evoluzione dei motori termici presenta un abbassamento dei valori di emissioni di CO2 - anche se trascurabile poiché compensata dalle correzioni dei cicli di omologazione - ma influenzando lo stesso alla diminuzione degli introiti dell'imposte di circolazione.

- a) Come pensa di intervenire il Consiglio di Stato a questa problematica?
- b) Cambierà il valore «a» della formula con conseguente modifica dei coefficienti di moltiplicazione «b» oppure si accetterà una diminuzione del gettito fiscale?

4. Non da ultimo la nuova imposta di circolazione potrà comportare reazioni negative dagli ambienti socialmente sensibili poiché la sensibile diminuzione delle imposte di circolazione delle auto di lusso e sportive anche se corretta, deve essere compensata, sempre per la ragione che il gettito è predefinito, con un aumento di quelle relative ad auto di categoria citycar e mini.



## Aspetti politici

### Iniziativa «Per un'imposta di circolazione più giusta!»

#### Richieste dell'iniziativa:

1. *L'imposta di circolazione per i veicoli immatricolati la prima volta a partire dal 1. gennaio 2009 sia fissata unicamente in funzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, fatta salva un'imposta minima non superiore a fr. 200.--.*

Il TCS reputa la richiesta soddisfatta.

2. *L'imposta di circolazione sia fissata esclusivamente sulla base di atti soggetti a referendum, senza alcuna delega al Consiglio di Stato.*

Il TCS reputa la richiesta soddisfatta.

3. *Il ricavo annuo delle imposte di circolazione relative alle automobili sino a kg 3500 non ecceda gli 80 milioni di franchi (stato il 31.12.2016);*

La proposta di modifica di legge risponde solo in minima parte alla richiesta contemplata dall'iniziativa. Infatti la diminuzione del gettito doveva assicurare un plafonamento di non più di CHF 80 mio. I gettiti ipotizzati nei prossimi anni restano di ca. CHF 25 mio più alti di quanto auspicato e non corrispondono, a nostro avviso (vedi pto 4), al reale fabbisogno con la categoria degli automobilisti eccessivamente penalizzata.

4. *I proventi dell'imposta di circolazione confluiscono in un «conto mobilità» (sul modello del FOSTRA a livello federale).*

La creazione di un conto stradale è contemplato ma con il solo scopo informativo per meglio indirizzare le scelte politiche future. L'impossibilità legale di vincolarlo all'imposta rende altresì la sua esistenza meno determinante ai fini esposti dall'iniziativa.

Un aspetto importante da prendere in considerazione è che l'importo da voi indicato come media 2009-2015 di CHF 106 mio (vedi tabella a pag. 5 del vs rapporto del 16.1.2019) non deve essere rapportato al solo gettito fiscale delle automobili che nel 2018 è CHF 110 mio ma a quello di tutto il parco veicoli compresi quindi autocarri, rimorchi ecc. che sempre nel 2018 (Sez. Circolazione, Emissione imposte 2018 del 16.1.2018, pag. 3) è di 136 mio.

**Questo dimostra una differenza di ca. CHF 26 mio sul gettito dell'imposta sulle sole automobili, la quale giustifica la richiesta espressa nell'iniziativa di un plafonamento del gettito a CHF 80 mio a copertura del fabbisogno stradale di 106 mio.**

### «Gli automobilisti non sono bancomat!»

#### Richiesta dell'iniziativa:

*La Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore (del 9 febbraio 1977) sia modificata in modo che dalla successiva imposta di circolazione fissata sia dedotto l'aumento dell'imposta di circolazione pagato nel 2017.*



La compensazione apportata dal Consiglio di Stato l'11.7.2018 con la diminuzione di 5 mio il gettito dell'imposta e relativo rimborso sull'imposta 2019 del 5% appare solo parziale e generalizzata, indipendentemente dalle reali penalizzazioni di ciascuno. Comprendiamo peraltro la grande difficoltà tecnica di un rimborso personalizzato.

Come precedentemente annunciato e indipendentemente dalle considerazioni indicate, siamo disponibili a valutare ulteriori scenari nell'ottica di trovare un'equa ed equilibrata soluzione per l'Amministrazione cantonale e a tutela degli interessi dei cittadini e della categoria di utenti da noi rappresentata.

Con la massima stima.

Touring Club Svizzero  
Sezione Ticino

Avv. dott. Carlo Vitalini  
Presidente

ing. Roberto Morandi  
Direttore