



29 giugno 2022

Sostituzione delle imposte sugli oli minerali (tassa sostitutiva)

Scheda informativa «Cardini della tassa sostitutiva»

Indice

Tassa sostitutiva.....	1
Mobility pricing.....	2
Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP).....	2

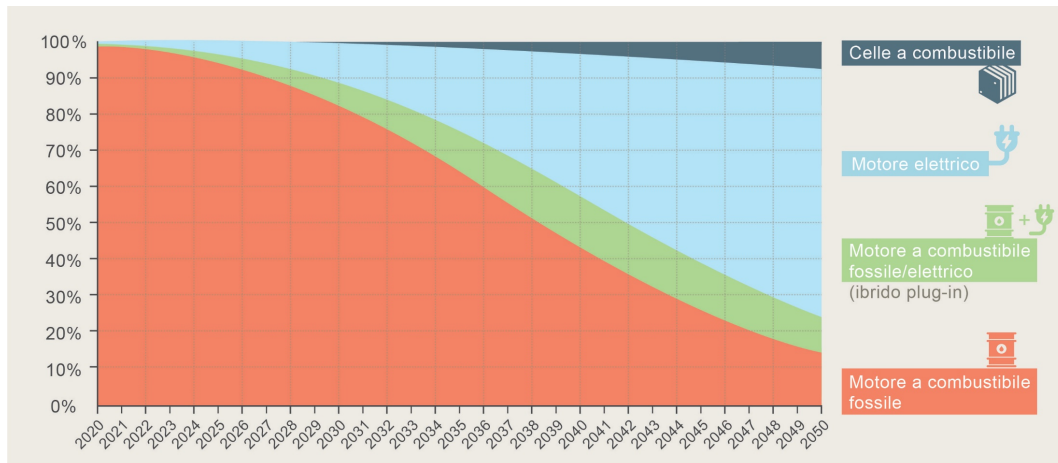
I ricavi dell'imposta sugli oli minerali e del supplemento fiscale sugli oli minerali per molto tempo hanno rappresentato la principale fonte di finanziamento dell'infrastruttura stradale. Tali proventi sono tuttavia in calo, poiché sempre più persone passano dall'auto a benzina o diesel all'elettrico. Attraverso la tassa sostitutiva si vuole far sì che anche i veicoli a propulsione alternativa contribuiscano al finanziamento stradale.

Il mobility pricing ha invece un altro obiettivo: ridurre i picchi di traffico e distribuire in modo più omogeneo la circolazione nell'arco dell'intera giornata mediante una tariffa differenziata in base all'orario.

Tassa sostitutiva

Dal momento che oggi i veicoli con alimentazione alternativa, in particolare le auto elettriche, non pagano le accise sugli oli minerali, in futuro saranno assoggettati a una tassa sostitutiva. In questo modo i proprietari di tali mezzi verseranno una tassa di importo equivalente a quello pagato da chi possiede veicoli a benzina e diesel. Lo scopo è quello di garantire il finanziamento a lungo termine dell'infrastruttura stradale.

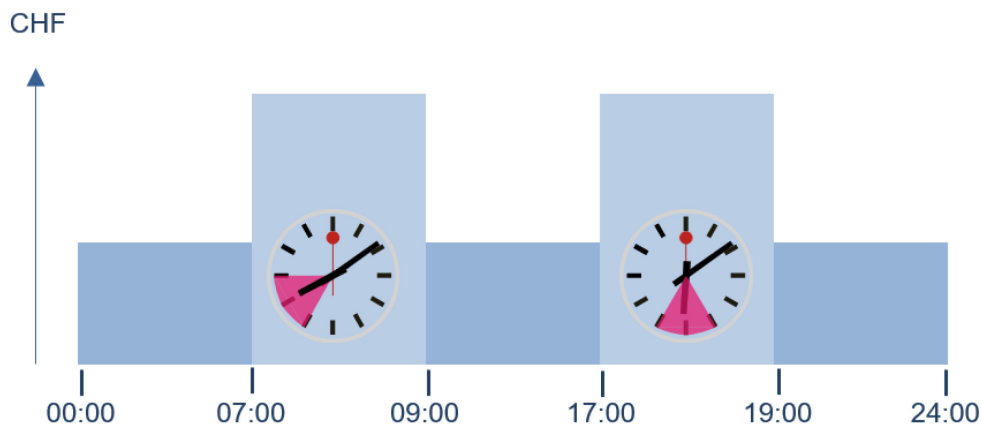
Andamento elettrificazione automobili, scenario «Zero variante base» Prospettive energetiche 2050+



Questo approccio ha il vantaggio di mantenere le fonti di finanziamento già consolidate: la tassazione dei veicoli alimentati con carburanti fossili rimarrà infatti invariata. Per i veicoli a propulsione alternativa la tassa sostitutiva si baserà sulla distanza percorsa.

Mobility pricing

Il mobility pricing punta a ridurre i picchi di traffico e raggiungere un utilizzo più omogeneo delle infrastrutture stradali. Concretamente, ciò significa che chi viaggia in orari di punta su tratti particolarmente congestionati paga una tariffa più elevata per l'uso dell'infrastruttura rispetto agli orari marginali, quando il traffico è minore. In questo modo una parte degli utenti sarà incentivata a preferire gli orari marginali a quelli di punta. Si potranno così evitare ingorghi e mezzi pubblici affollati.



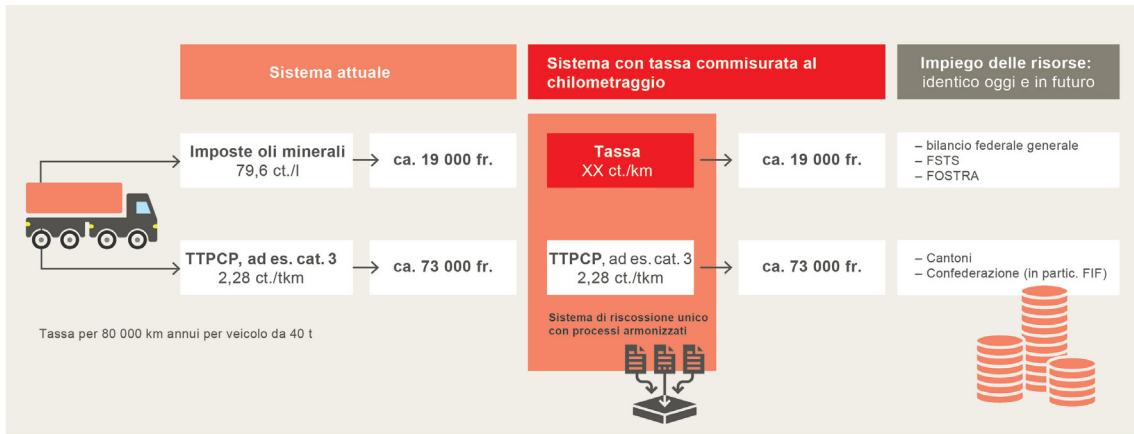
A dicembre 2019 il Consiglio federale ha incaricato il DATEC di individuare Cantoni, Città e Comuni interessati a svolgere progetti pilota di mobility pricing. Nel febbraio del 2021 ha avviato una procedura di consultazione in merito a un atto normativo inteso a creare le basi giuridiche necessarie per poter condurre tali progetti.

Al momento sono pervenute dieci proposte di test relativi al mobility pricing da diverse regioni, a dimostrazione della volontà di Cantoni e Città di sperimentare soluzioni moderne e innovative. Il DATEC intende eseguire studi di fattibilità su una selezione di queste idee.

Al termine dei lavori il Consiglio federale deciderà in merito alle fasi successive.

Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP)

La TTPCP è disciplinata in un'apposita legge. Tassa sostitutiva e TTPCP non sono direttamente collegate, pertanto la sostituzione delle imposte sugli oli minerali con una nuova tassa non comporterebbe variazioni alla TTPCP.



Essendo entrambe calcolate sul chilometraggio, potrebbe essere tuttavia introdotta un'interfaccia che consenta di impiegare gli apparecchi di rilevazione della TTPCP anche per la tassa sostitutiva, sfruttando così le sinergie.