

Messaggio

numero

6947

data

28 maggio 2014

Dipartimento

ISTITUZIONI / TERRITORIO

Concerne

Modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977 per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità sostenibile e stanziamento di un credito quadro di fr. 16'000'000.- per il periodo 2014-2018

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

il Gran Consiglio nella seduta del 15 ottobre 2013 ha approvato solo parzialmente le modifiche proposte dallo scrivente Consiglio alla Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio del 1977.

Sono state infatti approvate le modifiche dell'articolo 1 cpv. 3, che introduce una forchetta tra il 10% e il 40% per il supplemento dell'imposta dovuta per le automobili che non rispettano più gli standard minimi da un punto di vista ambientale ed energetico, e dell'art. 1a, che permette l'introduzione di un sistema bonus-malus basato sulle emissioni di CO2 al km del singolo veicolo.

È stata invece sospesa l'approvazione del nuovo articolo 1b che definisce la base legale per il finanziamento della mobilità sostenibile ed il relativo decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito quadro di fr. 30'000'000.- per il periodo 2014-2020.

Al fine di favorire il conseguimento degli obiettivi definiti nel Piano energetico cantonale (PEC), il Consiglio di Stato ritiene indispensabile poter finanziare la promozione della mobilità sostenibile, in particolare sostenendo la diffusione di veicoli molto efficienti in termini energetici, incluso quelli totalmente o parzialmente elettrici, come pure l'allestimento dell'infrastruttura di ricarica necessaria, l'informazione e la consulenza agli utenti (si rimanda per maggiori dettagli ai capitoli 1 e 4 del Messaggio n. 6774 del 9.4.2013). A queste misure si aggiungono interventi destinati a diminuire il numero di viaggi svolti con l'automobile puntando all'uso di altri mezzi e alla condivisione del proprio veicolo (car-pooling) e promuovendo misure concrete di mobilità aziendale.

Il Consiglio di Stato propone quindi un nuovo messaggio che, di fatto, sostituisce il messaggio n. 6774 per quanto attiene al finanziamento della mobilità sostenibile, e tiene conto delle perplessità, delle obiezioni e delle richieste di chiarimento espresse dal Gran Consiglio definendo conseguentemente gli opportuni adeguamenti.

Si rileva inoltre l'importanza di questo credito e dei relativi provvedimenti, che con esso potranno essere attuati, ai fini dell'ottenimento di importanti contributi da parte dell'Ufficio federale dell'energia nell'ambito della mobilità sostenibile.

A complemento di informazione, si allega pure la versione del Decreto esecutivo di applicazione del decreto legislativo, visionato ed approvato preliminarmente nella sostanza dal Consiglio di Stato.

Questo messaggio costituisce anche una risposta indiretta ma concreta alle preoccupazioni formulate nella mozione del 21.2.2011 presentata dal gruppo PS intitolata "Mobilità aziendale e mezzi collettivi" e all'iniziativa parlamentare generica della stessa data e degli stessi proponenti intitolata "Mobilità aziendale e mezzi pubblici".

1. IL NUOVO ART. 1b DELLA LEGGE SULLE IMPOSTE E TASSE DI CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI A MOTORE

Con l'inserimento nella Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del nuovo articolo 1b si propone una modalità di finanziamento della mobilità sostenibile conforme a quanto previsto dalle schede-provvedimento C.6.1 alla voce *Piani di mobilità aziendale*, C.6.3 *Fondo per la mobilità sostenibile*, C.6.4 *Predisposizione dell'infrastruttura per la ricarica di veicoli elettrici*, C.6.5 *Rinnovo dei mezzi di trasporto pubblico su gomma* del PEC.

A tale scopo l'articolo 1b proposto dal Messaggio n. 6774 introduceva un supplemento, variabile tra l'1% e il 5%, applicabile a tutte le automobili, agli autoveicoli pesanti e agli autobus (art. 1 cpv. 1 lett. e), ai motoveicoli e alle motoleggere (art. 1 cpv. 1 lett. c).

Le entrate derivanti da questo supplemento, unitamente a quelle derivanti dal supplemento per le automobili che non rispettano più gli standard minimi da un punto di vista ecologico (variabile tra il 10% e il 40% in base alla modifica dell'art. 1 cpv. 3 appena approvata dal Gran Consiglio), erano destinate al finanziamento della mobilità sostenibile. Il finanziamento doveva essere definito e deciso dal Gran Consiglio tramite apposito decreto legislativo. Il Messaggio n. 6774 proponeva pertanto un decreto legislativo che stanziava un credito quadro di 30 milioni sul periodo 2014-2020.

Nel presente Messaggio questi principi vengono mantenuti. Si propongono comunque alcune modifiche, evidenziate in grassetto, che riguardano unicamente il cpv. 2. Il nuovo **articolo 1b capoverso 2** recita:

*Le entrate derivanti dai supplementi di cui al cpv. 1 e all'art. 1 cpv. 3, **possono essere** destinate, tramite apposito decreto legislativo, al finanziamento dei provvedimenti a favore della mobilità sostenibile, in particolare per:*

- a) *incentivare l'acquisto (cash-bonus) **di veicoli molto efficienti** per la mobilità privata, **in condivisione** (car-sharing e car-pooling), aziendale e pubblica;*
- b) ***predisporre, allestire ed estendere una rete di ricarica per veicoli elettrici e di stazioni di rifornimento di gas metano moderna ed efficiente;***
- c) ***sostenere lo sviluppo e l'attuazione di misure di mobilità aziendale;***
- d) *fornire una consulenza di qualità attraverso un mandato di prestazione ad un ente privato o pubblico senza scopo di lucro.*

Per conferire maggiore flessibilità e applicabilità all'articolo, si introduce la possibilità, invece dell'obbligo, di destinare le entrate derivanti dai supplementi al finanziamento della mobilità sostenibile. Come negli altri ambiti della promozione nel settore dell'energia, se il Consiglio di Stato lo ritiene necessario può presentare, anche periodicamente, uno specifico messaggio e relativo decreto legislativo. Su questa base il Gran Consiglio a sua volta, in sede di approvazione, potrà meglio valutarne modalità, indirizzi e limiti di applicazione.

Per quanto riguarda la lett. a) si tratta di una correzione formale, ritenuto che anche i veicoli elettrici rientrano nella categoria dei veicoli molto efficienti.

Si precisa qui che la definizione di veicoli molto efficienti ai sensi della norma include, per quanto riguarda le automobili, i veicoli con almeno 2 posti a sedere, a propulsione esclusivamente elettrica, oppure a propulsione ibrida elettrica/benzina o diesel, oppure ancora a propulsione ibrida benzina/gas naturale o (a maggior ragione) esclusivamente a gas naturale, ritenuto un limite di emissione di 95 gCO₂/km.

I veicoli alimentati esclusivamente a benzina o gasolio, ancorché efficienti, sono invece esclusi dalla possibilità di ottenere contributi, facendo loro difetto sia l'aspetto innovativo dal punto di vista del vettore energetico, che il maggior prezzo di acquisto dovuto all'impiego di tecnologie innovative e/o plurimi motori o fonti energetiche.

Si ritiene perciò inutile promuovere con incentivi in denaro la vendita di piccole vetture a propulsione tradizionale, trattandosi di veicoli che già si vendono senza necessità di incentivi, la cui promozione avverrebbe oltretutto, in ultima analisi, proprio a scapito delle vetture realmente innovative la cui diffusione si vuole invece incentivare.

Inoltre si ritiene pure non sostenibile promuovere l'acquisto di automobili che, seppure molto efficienti, hanno un prezzo base d'acquisto superiore ai 45'000 franchi, ritenuto che i potenziali acquirenti dispongono già delle necessarie risorse finanziarie.

Per quanto riguarda la lett. b), in considerazione del fatto che anche i veicoli alimentati a gas naturale possono rientrare nella categoria dei veicoli molto efficienti, si ritiene importante favorire l'allestimento delle relative stazioni di rifornimento. La norma è dunque modificata di conseguenza.

Il nuovo punto c) è inserito per dare solidità e continuità nel tempo alla politica di sviluppo della mobilità aziendale, che finora, pur dando risultati interessanti nel confronto con il resto della Svizzera, si è rivelata ancora troppo poco incisiva.

2. IL DECRETO LEGISLATIVO CONCERNENTE LO STANZIAMENTO DEL CREDITO QUADRO DI FR. 16 MILIONI PER IL PERIODO 2014-2018

Come rilevato in entrata, si ritiene determinante potere disporre di mezzi per il finanziamento della mobilità sostenibile, senza i quali la politica energetica cantonale sarebbe privata degli unici provvedimenti previsti nel settore che causa il maggior consumo di energia in Ticino e in Svizzera.

Proprio per evidenziare la necessità di agire nel settore della mobilità, si riprendono sinteticamente alcuni concetti già descritti nel Messaggio n. 6774, ma che il Rapporto di maggioranza della Commissione speciale energia ha ritenuto importante che il Consiglio di Stato dovesse ulteriormente chiarire.

2.1 Indirizzi di utilizzo del credito quadro

Gli indirizzi di utilizzo del credito quadro rimangono nella sostanza invariati e discendono dai principi sanciti dal nuovo articolo 1b della legge. In effetti saranno attuati i seguenti provvedimenti a favore di una mobilità sostenibile:

- a. incentivare i veicoli molto efficienti, cioè quelli con emissioni inferiori ai 95 gCO₂/km, con almeno 2 posti a sedere e con un prezzo di base inferiore a fr. 45'000.-;

- b. predisporre ed estendere una rete di ricarica per veicoli elettrici e di stazioni di rifornimento di gas metano moderna ed efficiente;
- c. promuovere la mobilità aziendale efficiente, il car-sharing e car-pooling, il tutto attraverso il sostegno all'acquisto di veicoli efficienti, la messa a disposizione di incentivi per l'allestimento di piani di mobilità aziendale e strumenti per favorire la pratica del car-pooling o il passaggio al trasporto pubblico;
- d. fornire una consulenza di qualità, sia verso i servizi cantonali nell'ambito dell'accompagnamento del programma di incentivi, sia verso enti pubblici e privati e singoli automobilisti.

2.1.1 Veicoli efficienti

Tra le novità rispetto al Messaggio n. 6774 si rileva, per quanto riguarda gli incentivi all'acquisto, l'introduzione della disponibilità di almeno 2 posti a sedere e di un limite di fr. 45'000.- per il prezzo di base.

La prima condizione consente di incentivare le automobili efficienti dal profilo sia energetico che climatico, a detrimento di vetture di grandi dimensioni e pertanto con consumi relativamente elevati benché con emissioni ridotte di CO₂ (vedi anche Cap. 3).

Il requisito di almeno 2 posti a sedere è invece finalizzato all'incentivazione di veicoli razionali nell'utilizzo, in quanto dotati di capacità di trasporto di passeggeri equivalenti alle vetture convenzionali.

L'introduzione di un limite di prezzo di fr. 45'000.- per i veicoli incentivabili deriva dalla considerazione che non si intende promuovere mediante incentivi economici l'acquisto di veicoli di gamma elevata, favorendo in tal modo utenti che dispongono delle risorse per l'acquisto di siffatte vetture a prescindere dalla concessione di un aiuto finanziario da parte dello Stato.

È opinione dello scrivente Consiglio che nell'eventualità contraria verrebbe disatteso lo spirito del messaggio, che è quello di incentivare la diffusione di veicoli molto efficienti compensandone almeno in parte il maggior costo rispetto a quelli convenzionali. Inoltre, può essere considerato che la nozione di veicolo "molto efficiente" vada ad estendersi anche al suo costo che, nonostante i maggiori contenuti in tecnologia ambientale, non deve essere tale da porlo in una fascia di prezzo non usualmente accessibile a vaste fasce della popolazione.

Per evitare un brusco passaggio tra automobili a beneficio ad altre esenti dal contributo all'acquisto, quest'ultimo sarà ridotto linearmente a partire da un prezzo di base di fr. 40'000.- fino al prezzo base massimo ammissibile di fr. 45'000.- (vedi Cap. 3).

Si evidenzia inoltre che con questo messaggio il Consiglio di Stato intende investire maggiormente nella promozione dell'uso dell'automobile in condivisione (car-sharing, car-pooling) e in particolare nella mobilità aziendale, con l'obiettivo di ridurre il traffico pendolare interno e transfrontaliero.

Le modalità di accesso saranno definite nel dettaglio in un Decreto esecutivo, la cui adozione è di competenza del Consiglio di Stato (al Cap. 3 sono sinteticamente elencati i principi base) e del quale si allega una versione preliminare, approvata in via informale dallo scrivente Consiglio.

In merito alle scelte di principio effettuate dal Consiglio di Stato, si evidenziano alcuni punti sui quali si era pure soffermata la Commissione speciale energia (CSE), nell'allestimento dei rapporti di maggioranza e minoranza.

Il Consiglio di Stato ritiene in primo luogo di dover mantenere il valore di 95 g CO₂/km quale limite per la concessione del contributo all'acquisto per quanto riguarda le automobili

(si tratta per altro di un limite tecnico che corrisponde a un consumo di 4 l/100km per motori a benzina e di 3,6 l/100km per i diesel), per le seguenti ragioni:

- questo limite è, dal profilo tecnico, la logica conseguenza dell'orientamento del contributo nella direzione di veicoli di costo contenuto e molto efficienti, elettrici oppure dotati di almeno due fonti di alimentazione, ad esclusione delle vetture alimentate unicamente a benzina o diesel: i veicoli che rispondono a questi requisiti ossequiano tendenzialmente il suddetto limite;
- solo promuovendo veicoli con un'efficienza notevolmente maggiore si possono avvicinare gli obiettivi stabiliti nel PEC;
- la scelta del limite è conforme a quanto stabilito a livello svizzero ed europeo: con la strategia energetica 2050 appena approvata dal Consiglio federale si propone il limite di 95 g CO₂/km per le emissioni medie del parco veicoli importato a partire dal 2020. Attualmente è fissato a 130 g CO₂/km anche se il Consiglio federale, sulla base dell'attuale legge sul CO₂, deve proporre entro il 2015 nuovi limiti tenendo conto della legislazione europea, la quale ha già prescritto il limite di 95 g CO₂/km dal 2020¹.

Per migliorare l'efficacia del programma di incentivi, il Consiglio di Stato si prefigge di favorire la rottamazione, cioè la messa fuori circolazione definitiva, di veicoli inquinanti. I contributi all'acquisto (cash-bonus) di veicoli molto efficienti saranno perciò definiti e modulati in modo da indurre l'acquisto di un'automobile molto efficiente in sostituzione di una tecnologicamente superata. Il beneficio in termini ambientali ed energetici sarà conseguentemente maggiore.

Il massimo contributo all'acquisto sarà perciò elargito solo per quelle automobili che sostituiranno veicoli tecnologicamente superati, che dovranno essere rottamati, mentre potrà essere accordato un importo minore in caso di sola sostituzione di un'automobile, che dovrà essere messa fuori circolazione.

Il richiedente dovrà nel primo caso, dimostrare l'avvenuta rottamazione e nel secondo la messa fuori circolazione (senza necessità di certificare la rottamazione) del veicolo di cui era precedentemente in possesso.

Un'importante eccezione a queste condizioni è prevista in favore dei giovani di età sino a 25 anni, che potranno beneficiare dell'incentivo massimo anche in caso di nuova immatricolazione. Si è in questo caso ritenuto preminente l'interesse ad indirizzare i giovani verso i veicoli molto efficienti, per far sì che essi li considerino dall'inizio il normale standard dei veicoli per il trasporto privato.

Per evitare abusi e consolidare nel tempo l'efficacia degli incentivi, si propone che gli stessi siano soggetti a restituzione qualora il beneficiario trasferisca a terzi il veicolo sovvenzionato entro i 4 anni dall'acquisto.

Si propone inoltre di estendere il sostegno anche alle stazioni di rifornimento di gas metano, al fine di facilitare anche l'acquisto di veicoli molto efficienti non necessariamente esclusivamente elettrici. I veicoli alimentati a gas offrono infatti dei sicuri vantaggi a livello ambientale rispetto a quelli alimentati a benzina o diesel, segnatamente minori emissioni di inquinanti.

In questo senso a favore della rete di ricarica per auto elettriche e delle stazioni di rifornimento di gas metano saranno in una prima fase riservati 1.4 milioni di franchi.

Si rileva che la ripartizione di utilizzo del credito tra i provvedimenti elencati è conseguentemente adattata, ma che in ogni tempo il Consiglio di Stato ha la facoltà di modificarla in funzione delle effettive esigenze.

¹ REGOLAMENTO (CE) n. 443/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 23 aprile 2009.

2.1.2 Mobilità aziendale e car-pooling

La presentazione dell'aggiornamento del credito quadro è l'occasione per dare un impulso alle misure previste dal Piano energetico cantonale PEC, dal Piano di risanamento dell'aria PRA e dal Piano direttore PD concernenti la mobilità aziendale e il cambiamento di mentalità e abitudini.

Dal 2007 il Dipartimento del territorio ha svolto la promozione della mobilità aziendale incentrata su tre azioni principali:

- mandato ad un consulente esterno con il compito di avvicinare le aziende con almeno 50 dipendenti e proporre i principi della mobilità aziendale ed un sondaggio tra i collaboratori per evidenziare le abitudini di mobilità e la disponibilità al cambiamento;
- incentivo di fr. 2'000.- alle aziende che predispongono un piano di mobilità aziendale;
- sussidio dell'abbonamento arcobaleno aziendale nel caso in cui vi sia un analogo contributo da parte dell'azienda (cfr. Messaggio governativo n. 6558).

L'esperienza dei primi anni ha mostrato un forte interesse da parte delle aziende: nel confronto con il resto della Svizzera, nel nostro Cantone hanno sede 47% delle aziende che hanno preso parte all'analogo programma di mobilità aziendale lanciato da SvizzeraEnergia. In Ticino si contano ad oggi circa 125 aziende coinvolte.

Tuttavia, l'attuazione di interventi si è rivelata finora relativamente contenuta. La misura più diffusa è quella dell'abbonamento arcobaleno aziendale. Per ridurre il carico di autoveicoli sulla nostra rete stradale e, di riflesso, l'impatto ambientale e i consumi energetici, occorre una svolta importante supportata da interventi incisivi.

Da un lato il Dipartimento del territorio ha così avviato una politica volta a ridurre sia nell'immediato sia a lungo termine la disponibilità di posteggi, che costituiscono uno degli elementi principali di scelta del mezzo di trasporto, dall'altro occorre continuare presso le aziende la promozione per la gestione sostenibile degli spostamenti pendolari e di lavoro dei propri dipendenti.

Per questo secondo aspetto, sulla base dell'esperienza accumulata si propone quindi di:

- predisporre incentivi più significativi per le aziende particolarmente meritevoli, con la possibilità di concedere contributi per l'allestimento e l'attuazione del piano di mobilità aziendale nonché il loro accompagnamento tramite collaborazioni esterne;
- sostenere misure concrete particolarmente incisive (per es. l'acquisto di un furgone o bus aziendale per il trasporto dei collaboratori oppure di biciclette aziendali, a condizione che queste misure siano abbinate ad un piano di mobilità aziendale e alla contemporanea eliminazione o rinuncia parziale ai posteggi dei dipendenti);
- mettere a disposizione un credito per sostenere interventi volti a realizzare infrastrutture e strumenti per favorire la pratica del car-pooling e del car-sharing;
- sostenere i contributi all'acquisto dell'abbonamento del trasporto pubblico (arcobaleno aziendale).

Per questo settore di attività (ad esclusione dei contributi per l'acquisto di veicoli per la mobilità aziendale già contemplati al capitolo precedente) saranno in una prima fase riservati 2 milioni di franchi.

2.1.3 Consulenza

La consulenza, come pure l'informazione e la gestione di specifici programmi promozionali e di sostegno in collaborazione con enti e associazioni del settore della mobilità e con l'Ufficio federale dell'energia (UFE), è un aspetto determinante per la riuscita del programma di incentivi.

È certamente importante, come rilevato nel rapporto di maggioranza della CSE, che i contatti con l'UFE, che ha riservato dei crediti per accompagnare il programma di incentivi cantonale, sia i diversi programmi promozionali legati ai veicoli efficienti ed all'infrastruttura di ricarica siano coordinati e possibilmente supervisionati da un singolo ente.

In quest'ottica il Consiglio di Stato propone con questo messaggio di affidare tale compito, tramite mandato di prestazione, all'Associazione TicinoEnergia.

In effetti proprio per coordinare le varie iniziative e attività svolte da enti e privati operanti nel settore dell'energia, il 16.09.2008 è stata costituita, su iniziativa del Cantone, l'Associazione Ticinoenergia con l'obiettivo di creare e istituzionalizzare una piattaforma che coordini e applichi la politica energetica cantonale. Del comitato di TicinoEnergia fanno parte, quali soci fondatori, la SUPSI, il delegato di Svizzera Energia per il Ticino, InfoVel e naturalmente il Cantone con tre suoi rappresentanti.

L'associazione rappresenta un importante supporto per il Cantone per l'attuazione della politica energetica delineata dal PEC, attraverso un ruolo attivo nel:

- coinvolgere e coordinare i vari enti, le associazioni e i professionisti attivi nel settore;
- proporre iniziative comuni di qualità e riconosciute per quanto concerne l'informazione, la formazione, la consulenza ad enti pubblici ed ai privati;
- sostenere gli studi di approfondimento, l'acquisizione di know-how;
- assicurare i contatti con le associazioni professionali, SvizzeraEnergia e l'Ufficio federale dell'energia.

Il compito preconizzato con il presente messaggio rientra dunque perfettamente negli obiettivi di TicinoEnergia che ha già dato prova di efficacia e di avere i contatti e l'attendibilità necessaria per divenire un partner non solo del Cantone ma anche della Confederazione. L'UFE propone in effetti diverse iniziative delle quali potrebbe beneficiare il Cantone. Avere un interlocutore unico e istituzionalizzato sarebbe sicuramente positivo.

Si può in questo senso assicurare che, se il parlamento dovesse accettare il presente credito quadro, nulla osta affinché l'UFE appoggi finanziariamente (almeno mezzo milione di franchi) il programma cantonale di incentivi a favore della mobilità sostenibile, tanto più se per il tramite di TicinoEnergia.

Per questo settore di attività saranno riservati fr. 350'000.-.

2.2 Importo, effetti e durata del credito quadro

Con il Messaggio n. 6774 si era proposto un credito quadro di 30 milioni di franchi su un periodo di 7 anni, con l'intento di avere a disposizione mediamente ca. 4.5 milioni all'anno da destinare al finanziamento della mobilità sostenibile.

Il Consiglio di Stato ritiene che l'importo medio annuo disponibile come pure la durata del credito possano essere ridotti senza per questo vanificare quanto propone la politica energetica e climatica cantonale.

Pertanto il Consiglio di Stato propone una durata del credito quadro di 5 anni ed un importo globale di 16 milioni di franchi. Ciò permetterebbe, seppur con una diminuzione dell'importo medio annuo a 3.2 milioni di franchi, di avere a disposizione le necessarie risorse nell'attuale fase di transizione del mercato dell'automobile verso nuovi vettori energetici.

La riduzione del periodo a 5 anni permetterà inoltre al Consiglio di Stato di verificare il successo del programma di incentivi sul medio termine e la necessità di eventualmente proseguire in questa direzione con la richiesta di un secondo credito quadro, tenendo in debita considerazione la situazione del mercato dell'automobile, in continua e rapida evoluzione.

Del resto la possibilità di avere a disposizione un credito quadro garantisce flessibilità nella gestione delle uscite, essendo queste indipendenti dalle entrate (vedi Cap. 2.3). In effetti i contributi all'acquisto (cash-bonus) potranno essere elargiti ad un proprio ritmo, in funzione delle richieste. Se queste dovessero andare al di là delle previsioni, il limite posto al credito determinerà la fine anticipata del programma di incentivi.

Al contrario, se le richieste dovessero essere inferiori alle attese il credito si esaurirà in ogni caso per il 31.12.2018. In ambedue i casi il Consiglio di Stato sarà tenuto, se lo riterrà opportuno, a ripresentare al Gran Consiglio una nuova richiesta di credito.

Pur riducendo il periodo a 5 anni si ritiene che gli effetti dei provvedimenti finanziati con il credito quadro qui richiesto possano comunque essere tali da innescare un trend positivo da permettere di raggiungere gli obiettivi evidenziati sopra.

Va rilevato che, ritenuto quanto esposto al Cap. 2.1 per i contributi all'acquisto saranno a disposizione in una prima fase 12 milioni di franchi (dal credito globale sono infatti da dedurre 4 milioni destinati alla rete di ricarica, alla mobilità aziendale, alla consulenza e alla copertura dei costi amministrativi). Si stima che con questa disponibilità finanziaria sarà possibile incentivare ca. 750 veicoli efficienti all'anno.

Il successo del programma dipenderà anche dalle modalità di accesso ai contributi, ritenuti i vincoli costituiti dall'obbligo di sostituire un'automobile o il limite di età di 25 anni per i giovani alla prima immatricolazione di una vettura (vedi capitoli 2.1 e 3).

2.3 Entrate a compensazione del credito quadro

Il credito quadro richiesto è compensato dalle entrate derivanti:

- dalle eccedenze del vecchio sistema degli ecoincentivi (bonus-malus basato sulle categorie energetiche) accumulate dal 2009 alla fine del 2013 (ca. 5 milioni di franchi);
- dall'introduzione di un nuovo e specifico supplemento che può variare dall'1 al 5% (nuovo art. 1b cpv. 1);
- da tutto o parte del supplemento sull'imposta di circolazione già in vigore per i veicoli che non adempiono più gli standard minimi dal profilo ambientale ed energetico (variabile dal 10 al 40% in più a seconda della tipologia del veicolo, nuovo art. 1 cpv. 3);

Il presente credito quadro non ha pertanto alcuna rilevanza finanziaria a livello di risultato d'esercizio del Cantone.

Come già indicato nel Messaggio n. 6774, si rileva che le eccedenze per circa fr. 5 milioni cumulate grazie all'applicazione del sistema di bonus-malus in vigore dal 1.1.2009 al 31.12.2013 sono state riservate. Il predetto conto potrebbe disporre di una dotazione finanziaria di partenza pari alle eccedenze cumulate, in questo modo sarebbe possibile restituire agli automobilisti, in modo ambientalmente ed energeticamente corretto e sostenibile, quanto da loro versato in eccedenza negli anni 2009-2013.

I supplementi sull'imposta di circolazione potranno essere messi in vigore solo a partire dal 1.1.2015 e la loro applicazione potrà estendersi anche al di là del periodo di durata del credito quadro, in modo da evitare un carico troppo elevato sugli automobilisti.

Le entrate derivanti dall'applicazione dei supplementi destinati al finanziamento della mobilità sostenibile non potranno in ogni caso superare l'importo del credito quadro.

Se il programma dovesse avere successo e tutti i fr. 16 milioni dovessero essere utilizzati, attraverso i due supplementi si dovrebbero compensare ca. fr. 11 milioni su un periodo da definirsi, tenuto conto appunto dell'utilizzo delle eccedenze preesistenti.

Ponendo un periodo di 5 anni, i supplementi dovrebbero generare entrate supplementari annue mediamente dell'ordine di ca. 2,2 milioni.

In questo caso, a titolo indicativo, i supplementi potrebbero essere di quest'ordine:

- un supplemento di ca. 2% in media (in effetti il supplemento potrebbe variare da un minimo dell'1 ad un massimo del 5% in funzione dell'età del veicolo) dell'imposta applicato per tutte le automobili (nuovo art. 1b cpv. 1 della legge);
- un supplemento applicabile ai veicoli tecnologicamente sorpassati in funzione del codice di emissione del 20% (codice B01) rispettivamente del 40% (codice B00) (art. 1 cpv. 3);

Qualora il credito non dovesse essere interamente utilizzato, i supplementi potranno essere ridotti.

2.4 Modifiche al decreto legislativo

Tenuto conto delle considerazioni espresse e delle richieste contenute nei rapporti commissionali, il Consiglio di Stato propone alcuni cambiamenti al decreto legislativo, di seguito elencati:

- i contributi all'acquisto di veicoli molto efficienti (cash-bonus) devono essere definiti nell'ottica di favorire la rottamazione di veicoli tecnologicamente superati o la sostituzione di veicoli meno efficienti;
- i contributi all'acquisto di veicoli molto efficienti (cash-bonus) saranno rivalutati annualmente, tenendo conto della situazione del mercato dell'automobile in Ticino e dell'effettiva differenza di prezzo tra un veicolo molto efficiente ed uno meno efficiente di pari categoria;
- viene specificato l'impiego del credito quadro anche per la mobilità aziendale;
- un mandato di prestazione sarà affidato a TicinoEnergia, con l'obiettivo di fornire una consulenza qualificata ed accompagnare programmi promozionali ed iniziative pilota in collaborazione con enti attivi nel settore della mobilità, SvizzeraEnergia e l'Ufficio federale dell'energia.

Si tratta di principi che garantiscono che quanto espresso sia concretamente attuato.

2.5 Richieste di chiarimento espresse nei rapporti di maggioranza e minoranza della Commissione speciale energia

In merito ai punti sollevati dai rapporti della CSE si esprimono le seguenti considerazioni.

Rapporto di maggioranza

I punti 1, 2, 3, 4, 5, 10, 11 e 12 possono considerarsi evasi ai sensi di quanto espresso in precedenza e dalle conseguenti modifiche apportate al decreto legislativo ed al relativo decreto esecutivo.

- Punto 6: EVite è una direttiva svizzera, emanata dall'Associazione EVite, per l'introduzione di una rete nazionale di stazioni di ricarica rapida per veicoli elettrici in grado di sopportarla. Grazie a questo standard, tutti i veicoli elettrici venduti in Svizzera possono essere allacciati a un punto di ricarica EVite. I gestori di punti di ricarica possono dunque già sin d'ora e in futuro reagire ai cambiamenti del mercato, senza correre il rischio che i loro investimenti diventino obsoleti. A tale scopo, EVite mira al coinvolgimento di imprese del settore privato. L'Associazione Swiss eMobility ha il compito di controllare che le norme EVite vengano rispettate. Le imprese, che costituiscono questa associazione, sono le uniche responsabili alla fissazione dello standard EVite. Le decisioni vengono prese secondo il principio della maggioranza. L'infrastruttura di ricarica rapida resta di proprietà di coloro che installano punti a tale scopo. Per agevolare l'utilizzazione della rete da parte dei clienti, tutti i punti di ricarica rapida EVite soggiacciono a un sistema di accesso e fatturazione uniforme. Standard e sistemi di utilizzazione che non dovessero osservare la norma possono comportare il ritiro del marchio EVite.
- RiParTI (Ricariche e Parcheggi in Ticino) è il sistema di gestione di tutte le colonnine di ricarica per veicoli elettrici in Ticino, dove attualmente si contano più di 100 punti di ricarica. Realizzati con il sostegno di Comuni, aziende elettriche, enti pubblici e privati e a disposizione di tutti gli utenti di veicoli elettrici.
- Su mandato dall'UFE a InfoVEL, è iniziato il progetto RiParTI 2.0 per l'elaborazione di un concetto che si prefigge di stilare le linee guida per l'ammodernamento dell'attuale infrastruttura di ricarica in Ticino, secondo le esigenze dei veicoli elettrici di nuova generazione proposti sul mercato. Il progetto, iniziato nel 2012, si protrarrà per due anni e prevede tra l'altro l'installazione in Ticino di alcune colonnine di ricarica di nuova generazione (mode 3) e di due colonnine di ricarica rapida (fastcharge).
- RiParTI 2.0 è organizzato in tre sottoprogetti:
- Il primo è già in corso e riguarda la RICARICA PUBBLICA di seconda generazione.
 - Il secondo riguarda la RICARICA DOMESTICA di seconda generazione e intende analizzare un algoritmo per la ricarica da integrare in appositi caricatori denominati HCD sviluppati interamente in Ticino.
 - Il terzo riguarda l'impiego di batterie tampone (stazionarie o di auto elettriche) per minimizzare il carico sulla rete e massimizzare l'uso di energie rinnovabili.
- Con il credito quadro e il coordinamento di TicinoEnergia, potrà essere estesa la rete di ricarica rapida sulla base della direttiva EVite, da una parte, e aggiornare ed affinare il progetto RiParTI, dall'altra, sempre con il sostegno dell'UFE e in funzione delle finalità del credito quadro.
- Punto 7: il Consiglio di Stato non ritiene opportuno soffermarsi sui risultati del VEL1 e VEL2. Si tratta di programmi svolti in altre condizioni e in un contesto tecnico diverso. I rapporti sui risultati ottenuti dai due programmi sono in ogni caso a disposizione.
- Punto 8: come già evidenziato le possibilità di finanziamento per la promozione del programma cantonale di incentivi per la mobilità sostenibile è effettiva e potrebbe superare il mezzo milione di franchi.
- Punto 9: con l'affidamento di un mandato di prestazione a Ticinoenergia, le varie iniziative ed attività nel settore della mobilità sostenibile potranno essere coordinate tra loro in modo ottimale.

Rapporto di minoranza

I punti 1, 2, 4, 5, 6 possono considerarsi evasi ai sensi di quanto espresso in precedenza e dalle conseguenti modifiche apportate al decreto legislativo ed al relativo decreto esecutivo.

Punto 3: il decreto legislativo prevede l'allestimento di un rapporto annuale sull'andamento del programma di incentivi. Si valuterà la possibilità di integrare i dati dei suoi effetti nell'ambito del portale dell'energia già previsto dal PEC.

Punto 7: il Consiglio di Stato valuterà in seguito l'opportunità di sostenere i veicoli molto efficienti a trazione integrale.

Punto 8: già attualmente il Consiglio di Stato presta la dovuta attenzione affinché nell'ambito del rinnovo della propria flotta di veicoli siano ponderati anche i fattori ambientali ed energetici.

Punto 9: Il Consiglio di Stato intende destinare una parte del credito proprio a questo tipo di provvedimenti a sostegno delle aziende ticinesi.

Punto 10: il nuovo art. 1a approvato il 15.10.13 dal Gran Consiglio già permette l'applicazione del bonus-malus ai motoveicoli e alle motoleggere (art. 1 cpv. 1 lett. c).

Il Consiglio di Stato valuterà questa possibilità, dopo una prima fase di almeno un anno di applicazione della nuova normativa per le automobili. Si rileva che per questo tipo di veicoli mancano nella maggior parte dei casi i dati sulle emissioni di CO2.

2.6 Atti parlamentari concernenti la mobilità aziendale

Tramite la mozione del 21.2.2011 intitolata "Mobilità aziendale e mezzi collettivi" i parlamentari Nicoletta Mariolini e Carlo Lepori a nome del gruppo PS proponevano che, per incentivare le aziende ad organizzare trasporti aziendali e a stimolare l'uso del car-pooling da parte dei propri dipendenti, il CdS, per il tramite del DFE, vagliasse soluzioni nell'ambito della definizione dei contratti collettivi di lavoro (CCL). Come già espresso nel rapporto sulla mozione (M CdS n. 6654 del 19.6.2012), operare in questo ambito non appare praticabile. Ciononostante, il Rapporto del 29.4.2014 della Commissione della gestione e delle finanze, ribadisce l'importanza di dare seguito alla proposta dei mozionanti.

La preoccupazione dei mozionanti e della CGF è condivisa da questo Consiglio alla luce anche dell'evoluzione negativa del traffico del Sottoceneri constatata negli ultimi anni. Il Consiglio di Stato ritiene che con il presente Messaggio si fornisca una risposta adeguata alle richieste della mozione per dare maggiore incisività alla politica della mobilità aziendale, motivo per cui in caso di accettazione dello stesso, il Parlamento darebbe contemporaneamente una risposta concreta alla mozione.

In parallelo a quest'ultima, gli stessi parlamentari, sempre il 21.2.2011 avevano proposto tramite l'iniziativa parlamentare generica intitolata "Mobilità aziendale e mezzi pubblici" che la Legge sui trasporti pubblici (LTP) venisse adeguata per estendere le facilitazioni tariffali ai datori di lavoro che assumono personale che fa uso di mezzi pubblici. Il rapporto della CGF del 29.4.2014, che si esprime su entrambi gli atti parlamentari, chiede di dare seguito alla proposta.

Con il presente Messaggio vengono di fatto fissate basi più solide per dare continuità alla promozione dell'abbonamento arcobaleno aziendale, che risponde alla richiesta dell'iniziativa, senza peraltro la necessità di modificare la LTP, visto che l'art. 18 già recita "*Il Cantone può adottare facilitazioni tariffali finalizzate all'acquisizione di utenti regolari*".

3. PRINCIPI DEL DECRETO ESECUTIVO CONCERNENTE L'ACCESSO AGLI INCENTIVI FINANZIATI CON IL CREDITO QUADRO

Il decreto esecutivo (cfr. disegno allegato) stabilirà in modo preciso le modalità di gestione del credito quadro, in particolare le competenze decisionali, la ripartizione di utilizzo del credito quadro nonché le procedure ed i criteri di accesso ai finanziamenti.

Di seguito sono illustrati i principi base con particolare riferimento alle richieste poste nei rapporti commissionali.

È stabilita in una prima fase la seguente ripartizione di utilizzo del credito quadro:

- 12 milioni di franchi a favore di incentivi all'acquisto di veicoli efficienti (cash-bonus) per la mobilità privata, in condivisione, aziendale e pubblica;
- 1.4 milioni di franchi a favore della rete di ricarica per auto elettriche e delle stazioni di rifornimento di gas metano;
- 2 milioni di franchi per la mobilità aziendale e il car-pooling;
- 600'000 franchi a favore della consulenza e a copertura dei costi amministrativi. In questo importo è compreso sia il mandato di prestazione a Ticino energia sia il finanziamento di una mezza unità dedicata allo svolgimento dei compiti amministrativi derivanti dall'applicazione del presente messaggio.

Allo stato attuale sono più di 60 (con tendenza all'aumento) i modelli di autovettura disponibili sul mercato che rispondono ai requisiti stabiliti per l'accesso ai contributi, che sono:

- almeno 2 posti a sedere;
- emissioni inferiori o pari a 95 gCO₂/km;
- prezzo di base inferiore a fr. 45'000.-;
- massimo 25% del prezzo di base del veicolo;

A differenza di quanto previsto nel messaggio n. 6774, l'entità del contributo non è definita per fasce di emissione, ma linearmente in funzione delle emissioni effettive di CO₂, il che garantisce un'effettiva corrispondenza tra contributo ed efficienza.

Il Consiglio di Stato dovrà fissare il massimo contributo ad emissione 0 e il minimo ad emissione 95 gCO₂/km e tra questi due estremi il contributo è calcolato secondo la funzione seguente:

$$\text{Contributo}_{\text{max}} - (\text{Emissioni CO}_2 \times (\text{Contributo}_{\text{max}} - \text{Contributo}_{\text{min}}) / 95)$$

A titolo esemplificativo, nella tabella seguente sono indicati i valori dei contributi per automobili con emissioni da 0 a 95 gCO₂/km per passi di 5 gCO₂/km.

<i>gCO₂/km</i>	<i>Contributo per posto a sedere in caso di rottamazione</i>	<i>Contributo per posto a sedere in caso di sostituzione</i>
0	2000	1600
5	1900	1550
10	1850	1450
15	1750	1400
20	1650	1350
25	1600	1250
30	1500	1200
35	1400	1100
40	1350	1050
45	1250	1000
50	1150	900
55	1050	850
60	1000	800
65	900	700
70	800	650
75	750	550
80	650	500
85	550	450
90	500	350
95	400	300

Come indicato nella tabella il contributo massimo potrà essere pari a:

- 2'000 CHF per posto a sedere se viene certificata la rottamazione di un veicolo con codice di emissione obsoleto;
- 1'600 CHF per posto a sedere se viene annullata la licenza di circolazione del veicolo precedente;

mentre il contributo minimo a:

- 400 CHF per posto a sedere se viene certificata la rottamazione di un veicolo con codice di emissione obsoleto;
- 300 CHF per posto a sedere se viene annullata la licenza di circolazione del veicolo precedente.

Si è ritenuto inoltre di porre un ulteriore limite all'erogazione del contributo nella misura del 25% del prezzo di base, questo al fine di evitare sovvenzioni troppo importanti in termini percentuali sul prezzo d'acquisto del veicolo, avuto riguardo anche all'entità delle differenze di prezzo tra un veicolo convenzionale e uno molto efficiente.

Il Consiglio di Stato fisserà questa percentuale massima del prezzo di base per automobili ad emissione 0 e una percentuale minima per automobili ad emissione 95 gCO₂/km. Tra questi due estremi il contributo è calcolato secondo la funzione seguente:

$$\%_{\max} - (\text{Emissioni CO}_2 \times (\%_{\max} - \%_{\min}) / 95)$$

Come indicato in precedenza, i contributi potranno essere corrisposti solo per le automobili con un prezzo base inferiore ai 45'000 franchi.

Per determinare se un veicolo rientra nella categoria di prezzo di quelli sussidiabili, per quei veicoli elettrici per cui in aggiunta al prezzo di acquisto deve essere corrisposto un canone mensile per il noleggio delle batterie, si è stabilito di aggiungere al prezzo d'acquisto di base il costo di 5 annualità del canone di locazione delle batterie, trattandosi dell'ipotizzabile durata media di vita delle batterie pagate con tale modalità.

Tra i 40'000 e i 45'000 i cash-bonus saranno gradualmente ridotti moltiplicandoli per i fattori di riduzione indicati nella tabella seguente.

<i>Fascia di prezzo base comprensivo di 5 annualità di canone di locazione delle batterie</i>	<i>Fattore di riduzione del contributo</i>
40'000 - 40'999	0.9
41'000 - 41'999	0.7
42'000 - 42'999	0.5
43'000 - 43'999	0.4
44'000 - 44'999	0.3

Si ribadisce inoltre che, ad eccezione dei giovani sino a 25 anni, il contributo è elargito solo per automobili che sostituiscono veicoli più inquinanti (rottamazione o sostituzione semplice).

Altre eccezioni sono previste per flotte di aziende o enti pubblici e privati, oppure ancora per ditte specializzate nel car-sharing o car-pooling. Questo per permettere un'estensione della flotta con veicoli molto efficienti.

Si precisa che il contributo per veicoli aziendali (furgoni) è elargito in funzione della tecnologia di trazione e non delle emissioni di CO₂. I furgoni per il trasporto di persone possono dunque beneficiare di un contributo anche se dotati di motori convenzionali: ciò per favorire la mobilità aziendale permettendo così di ridurre il traffico pendolare.

Per quanto concerne le altre misure di mobilità aziendale, sono previste le regole seguenti, che potranno essere precisate nel tempo in funzione dell'esperienza raccolta:

- di principio vengono finanziate misure volte a ridurre il numero di viaggi compiuti con l'automobile privata per gli spostamenti casa-lavoro e quelli professionali;
- l'azienda che desidera accedere ai contributi deve quindi mostrare come intende concretizzare la riduzione dei viaggi, in particolare tramite l'eliminazione o la riduzione di posteggi;
- premessa per l'accesso ai contributi è l'allestimento di un piano di mobilità aziendale e l'impegno, da sottoscrivere mediante accordo tra l'azienda e il Dipartimento, all'attuazione delle misure;

- sono finanziabili le misure seguenti:
 - pensiline e posteggi per biciclette attrezzati: 100 franchi per ogni posto bici creato in sostituzione di un posteggio per auto, fino a un massimo del 20% del costo dell'opera;
 - biciclette per il bike sharing aziendale: 200 franchi per ogni bicicletta convenzionale o 600 franchi per ogni bicicletta elettrica acquistata in sostituzione di un posto auto, fino a un massimo del 20% del costo dell'opera;
 - investimenti per misure legate al car-pooling o al car-sharing; contributi in funzione del singolo progetto;
 - acquisto dell'abbonamento arcobaleno aziendale: valgono le regole della Comunità tariffale Ticino e Moesano.

4. RELAZIONE CON LE LINEE DIRETTIVE E IL PIANO FINANZIARIO

4.1 Linee direttive

La presente proposta è conforme alle Linee direttive 12-15, Area "Energia, ambiente e territorio", in particolare le Schede programmatiche no. 26 "Energia - Messa in atto del Piano energetico cantonale (PEC)" e no. 29 "Territorio - Garantire una mobilità integrata all'interno e con l'esterno".

4.2 Piano finanziario

a) Conseguenze finanziarie della gestione corrente

Nessuna conseguenza finanziaria in quanto la parte di spesa di gestione corrente relativa alla mobilità aziendale e al car pooling prevista alla voce 36340034 "Contributi per la mobilità aziendale" CRB 767, sarà interamente compensata da entrate corrispondenti (conto 45010004 "Entrate da supplementi di imposta di circolazione" CRB 767) tramite il prelievo dal "Deposito eccedenze bonus/malus su imposte di circolazione" (conto 20090153).

b) Conseguenze sul personale

La mezza unità per la gestione degli incentivi e la promozione della mobilità sostenibile sarà finanziata dal presente credito.

c) Collegamento con il PFI

Gli incentivi per l'acquisto di veicoli efficienti, per l'allestimento della rete di ricarica per auto elettriche e per le stazioni di rifornimento di gas metano nonché le spese di promozione della mobilità sostenibile e di gestione del sistema saranno erogati quali contributi per investimenti e saranno posti a carico della voce contabile 56500053 "Contributi alla mobilità sostenibile" CRB 731 e collegati al settore di PFI 52 "Depurazione acque, energia e protezione dell'aria", posizione 526 della Sezione protezione aria, acqua e suolo e collegato all'elemento WBS 731 55 2003 "Contributi alla mobilità sostenibile".

Le relative uscite per investimenti saranno annualmente pareggiate da corrispondenti entrate per investimenti prelevate dal "Deposito eccedenze bonus/malus su imposte di circolazione" (conto 20090153) e registrate alla voce

contabile 63500007 "Entrate da supplementi di imposta di circolazione" CRB 731 e collegata all'elemento WBS 731 65 2003 "Supplementi di imposta di circolazione".

I contributi per la mobilità aziendale saranno posti a carico della voce contabile 56500057 "Mobilità aziendale e car-pooling" CRB 767 e collegati al settore di PFI 63 "Trasporti" posizione 631.80 della Sezione della mobilità all'elemento WBS 767 55 1200.

Le relative uscite per investimenti saranno annualmente pareggiate da corrispondenti entrate per investimenti prelevate dal "Deposito eccedenze bonus/malus su imposte di circolazione" (conto 20090153) e registrate alla voce contabile 63500007 "Entrate da supplementi di imposta di circolazione" e collegata all'elemento WBS 767 65 1200 "Entrate da supplementi di imposta di circolazione".

5. CONCLUSIONI

Con il presente messaggio aggiuntivo, il Consiglio di Stato ritiene aver apportato modifiche positive che favoriranno ancor più l'efficacia del programma di incentivi finanziato dal credito quadro richiesto.

Si sono inoltre fornite le garanzie affinché i finanziamenti siano utilizzati con la dovuta razionalità, senza gravare sulle finanze cantonali e con un aggravio per l'automobilista ticinese che si ritiene sopportabile.

Si ribadisce infine l'importanza di questi provvedimenti per avvicinarsi agli obiettivi definiti dal PEC nel settore della mobilità e conseguentemente, sulla scorta delle considerazioni espresse, si invita il Gran Consiglio ad approvare gli annessi disegni di legge e di decreto legislativo.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, M. Bertoli

Il Cancelliere, G. Gianella

Allegato: Decreto esecutivo preliminare

Disegno di

LEGGE

sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977; modifica

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

visto il messaggio 28 maggio 2014 n. 6947 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

I.

La legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977 è modificata come segue:

Art. 1b (nuovo)

b) finanziamento della mobilità sostenibile

¹All'imposta di cui alle lettere c) ed e) dell'art. 1 cpv. 1 può essere applicato un supplemento, stabilito dal Consiglio di Stato, compreso tra il 1% ed il 5% dell'imposta stessa.

²Le entrate derivanti dai supplementi di cui al cpv. 1 e all'art. 1 cpv. 3, possono essere destinate, tramite apposito decreto legislativo, al finanziamento dei provvedimenti a favore della mobilità sostenibile, in particolare per:

- a) incentivare l'acquisto (cash-bonus) di veicoli molto efficienti per la mobilità privata, in condivisione (car-sharing e car-pooling), aziendale e pubblica;
- b) predisporre, allestire ed estendere una rete di ricarica per veicoli elettrici e di stazioni di rifornimento di gas metano moderna ed efficiente;
- c) sostenere lo sviluppo e l'attuazione di misure di mobilità aziendale;
- d) fornire una consulenza di qualità attraverso un mandato di prestazione ad un ente privato o pubblico senza scopo di lucro.

II.

Trascorsi i termini per l'esercizio del referendum, le presenti modifiche di legge sono pubblicate nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.

Il Consiglio di Stato ne fissa l'entrata in vigore.

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente lo stanziamento di un credito quadro di fr. 16'000'000.-, per il periodo 2014-2018, per il finanziamento dei provvedimenti a favore della mobilità sostenibile.

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

visto il messaggio 28 maggio 2014 n. 6947 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Articolo 1

È stanziato un credito quadro di fr. 16'000'000.-, per il periodo 2014-2018, per il finanziamento dei provvedimenti a favore della mobilità sostenibile.

Articolo 2

¹Il credito è utilizzato secondo le finalità stabilite dall'art. 1b della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977, dedotti gli oneri amministrativi.

²Il Consiglio di Stato ripartirà il credito quadro in crediti d'impegno in funzione delle esigenze del programma di finanziamento della mobilità sostenibile, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi fissati nel Piano energetico cantonale.

Articolo 3

¹Il Consiglio di Stato fissa, mediante decreto esecutivo, i criteri per la copertura e la gestione del credito quadro e le relative modalità di accesso.

²Per le persone fisiche, l'entità del contributo all'acquisto (cash-bonus di un veicolo molto efficiente) deve essere stabilita tenendo pure conto dell'avvenuta rottamazione del veicolo sostituito.

³I contributi all'acquisto di veicoli molto efficienti (cash-bonus) saranno rivalutati annualmente, tenendo conto della situazione del mercato dell'automobile in Ticino e dell'effettiva differenza di prezzo tra un veicolo molto efficiente ed uno meno efficiente di pari categoria.

⁴Per l'attuazione dei compiti di consulenza e accompagnamento di programmi promozionali ed iniziative pilota in collaborazione con enti attivi nel settore della mobilità, il Consiglio di Stato può attribuire un mandato di prestazione all'Associazione TicinoEnergia.

Articolo 4

Il Consiglio di Stato presenterà annualmente un rapporto comprendente il rendiconto delle misure di promozione intraprese e l'analisi sui risultati ottenuti e la loro efficacia.

Articolo 5

¹Il credito è iscritto al conto investimenti del Dipartimento del territorio, Sezione protezione aria, acqua e suolo e, per la parte legata alla mobilità aziendale, ai conti investimenti e gestione corrente del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità.

²L'entrata per investimenti necessaria alla copertura del finanziamento dei provvedimenti a favore della mobilità sostenibile è garantito tramite:

- a) le eccedenze cumulate dal sistema degli ecoincentivi (bonus-malus) in vigore dal 1.1.2009 al 31.12.2013;
- b) l'entrata derivante dal supplemento applicato all'imposta di circolazione (art. 1b cpv. 1 della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore);
- c) parte dell'entrata derivante dal supplemento dell'imposta dovuta per le automobili che non rispettano più gli standard minimi da un punto di vista ambientale ed energetico (art. 1 cpv. 3 della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore).

Articolo 6

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi. Il Consiglio di Stato ne fissa l'entrata in vigore.

Decreto esecutivo
concernente le condizioni per l'ottenimento dei contributi per l'acquisto di veicoli efficienti,
per l'allestimento della rete di ricarica elettrica, per le stazioni di rifornimento per veicoli a
gas naturale/biogas e per la mobilità aziendale

IL CONSIGLIO DI STATO
 DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

richiamati:

- il Decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito quadro di fr. 16'000'000.-, per il periodo 2014-2018, per il finanziamento della mobilità sostenibile del xx xxxx 2014;
- la Legge cantonale dell'energia dell'8 febbraio 1994;
- l'Ordinanza federale sull'energia del 7 dicembre 1998;
- la Legge federale sulla riduzione delle emissioni di CO2 del 23 dicembre 2011;
- la Legge cantonale sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977;

decreta:

Capitolo primo
Generalità

Art. 1 Scopo

Il presente decreto regola la copertura e la gestione del credito quadro e le relative condizioni e modalità per la concessione dei contributi cantonali (cash-bonus) per l'acquisto di veicoli efficienti, per l'installazione di colonnine di ricarica moderne per veicoli efficienti, per le stazioni di rifornimento rapide per veicoli a gas naturale/biogas e per la mobilità aziendale e fissa il credito destinato allo scopo per il periodo 2014-2018.

Art. 2 Copertura del credito

Tutte le entrate derivanti dal supplemento di cui all'art. 1b della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore ed il 70% delle entrate derivanti dal supplemento di cui all'art. 1 cpv. 3 della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore, sono destinate alla copertura finanziaria del credito quadro.

Art. 3 Ripartizione del credito quadro

Per i provvedimenti di cui all'art. 1 l'importo disponibile è fissato a fr. 15'400'000.- ed è così ripartito:

Cash-bonus per l'acquisto di veicoli destinati alla - mobilità privata - mobilità in condivisione (car-sharing, car pooling) - mobilità aziendale - mobilità pubblica	12 Mio
Infrastruttura di ricarica moderna per veicoli efficienti - ricarica elettrica rapida - ricarica elettrica pubblica - ricarica elettrica presso datori di lavoro - ricarica elettrica domestica e stazioni di rifornimento rapide per veicoli a gas naturale/biogas	1.4 Mio

Mobilità aziendale - contributi per l'allestimento di piani di mobilità aziendale - incentivi per l'attuazione di piani di mobilità aziendale - contributi per interventi a favore del car-pooling - contributi per l'acquisto dell'arcobaleno aziendale	2 Mio
---	--------------

Capitolo secondo Autorità competenti e procedura

Art. 4 Autorità competenti

¹Le decisioni di concessione dei cash-bonus e dei contributi per l'allestimento dell'infrastruttura di ricarica elettrica sino a fr. 50'000.- competono alla Sezione della protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo (SPAAS). Per contributi sino a fr. 100'000 le decisioni sono emanate dalla Divisione dell'ambiente (DA) mentre per importi superiori la competenza è del Consiglio di Stato.

²In ogni caso la SPAAS, con la collaborazione della Sezione della circolazione, istruisce la pratica, adotta i necessari provvedimenti istruttori ed esegue i controlli.

³Nell'applicazione del presente decreto le autorità competenti possono avvalersi di enti e specialisti esterni.

⁴Le stesse possono pubblicare a scopo divulgativo i dati tecnici e l'ubicazione delle infrastrutture di ricarica elettrica per cui è stato versato un contributo finanziario.

⁵Ai beneficiari dei contributi ai sensi dell'art. 7 che hanno acquistato un veicolo dotato di presa elettrica potrà essere richiesta l'installazione di un lettore dati per scopi di ricerca scientifica, garantendo loro la protezione dei dati personali (anonimità dei dati). Questa installazione non comporterà costi per l'utente e non avrà ripercussioni sulla garanzia del veicolo.

⁶Ai beneficiari dei contributi ai sensi dell'art. 9 che hanno acquistato e installato un sistema di ricarica elettrica potrà essere richiesta l'installazione di un lettore dati per scopi di ricerca scientifica, garantendo loro la protezione dei dati personali (anonimità dei dati). Questa installazione non comporterà costi per l'utente e non avrà ripercussioni sulla garanzia del sistema di ricarica elettrica.

⁷Le decisioni di concessione di contributi per la mobilità aziendale sino a fr 50'000.- competono alla Sezione della mobilità. Per contributi sino a fr. 100'000.- le decisioni sono emanate dalla Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità mentre per importi superiori la competenza è del Consiglio di Stato.

Art. 5 Procedura

¹Le domande per l'acquisto di veicoli efficienti (cash-bonus), per l'infrastruttura di ricarica elettrica e per le stazioni di rifornimento per veicoli a gas naturale/biogas devono essere presentate alla SPAAS mediante l'apposito modulo da richiedere alla stessa autorità amministrativa o scaricabile dal sito internet www.ti.ch/incentivi.

²La priorità per la valutazione e l'evasione delle richieste di contributo è determinata dalla data di inoltro delle stesse.

³La SPAAS può in ogni tempo chiedere, direttamente all'istante oppure a terzi, delle informazioni supplementari.

⁴Le domande di contributo relative alla mobilità aziendale devono essere presentate alla Sezione della mobilità mediante allestimento di uno specifico piano di mobilità aziendale.

Capitolo terzo
Condizioni e ammontare dei contributi

Art. 6 Condizioni generali

¹I contributi per l'acquisto di veicoli efficienti di cui all'art. 7 saranno erogati unicamente alla prima immatricolazione in Ticino di un veicolo mai immatricolato precedentemente, né all'estero, né in un altro Cantone.

²I contributi per l'acquisto di veicoli efficienti di cui all'art. 7 non vengono erogati per immatricolazioni con targhe turistiche o di tipo "Z" (veicoli non sdoganati).

³Qualora il richiedente dei contributi per l'acquisto di veicoli efficienti di cui all'art. 7 fosse una persona giuridica, la sua sede sociale e il luogo di stanza del veicolo devono essere in Ticino (cfr. posizione n° 14 della licenza di circolazione).

⁴Per i contributi alla infrastruttura di ricarica elettrica di cui all'art. 9 cpv. 1 lett a, b e c nonché per quelli alle stazioni di rifornimento rapide per veicoli a gas naturale/biogas di cui all'art. 10, la concessione o il versamento dei contributi sono negati qualora i lavori di realizzazione siano iniziati prima dell'emanazione della decisione di finanziamento. Fanno eccezione i casi espressamente autorizzati dalla SPAAS. L'autorizzazione preventiva non conferisce, comunque, diritto alla concessione del contributo.

Art. 7 Contributi per l'acquisto di veicoli efficienti (cash-bonus)

¹Per l'acquisto di veicoli efficienti i contributi (cash-bonus) sono concessi nei seguenti casi:

- a) A nuove automobili fino a 3500 kg di prezzo base di listino inferiore a fr. 45'000, con almeno 2 posti a sedere, escluse quelle unicamente a propulsione diesel o benzina, con emissione:
- 0 g CO₂/km fr. 2'000 per posto a sedere (CB_{max})
 - 95 g CO₂/km (E_{lim}) fr. 400 per posto a sedere (CB_{min})
 - fra 0 e 95 g CO₂/km un importo inversamente proporzionale all'emissione specifica dell'automobile secondo la funzione lineare seguente:

$$CB_i = CB_{max} - (E_i * (CB_{max} - CB_{min})) / E_{lim}$$

arrotondato ai multipli di 50 fr.

dove:

- CB_i è il cash bonus erogato per posto a sedere per l'automobile considerata;
- CB_{max} è il cash bonus massimo erogabile per posto a sedere;
- CB_{min} è il cash bonus minimo erogabile per posto a sedere;
- E_i sono i g CO₂/km emessi dall'automobile considerata;
- E_{lim} sono i g CO₂/km massimi per cui è erogabile il cash bonus;

solo se in sostituzione di automobili poste definitivamente fuori circolazione il cui codice di emissione è B00 o B01.

- b) A nuove automobili fino a 3500 kg di prezzo base di listino inferiore a fr. 45'000, con almeno 2 posti a sedere, escluse quelle unicamente a propulsione diesel o benzina, con emissione:
- 0 g CO₂/km fr. 1'600 per posto a sedere (CB_{max})
 - 95 g CO₂/km (E_{lim}) fr. 300 per posto a sedere (CB_{min})
 - fra 0 e 95 g CO₂/km un importo inversamente proporzionale all'emissione specifica dell'automobile secondo la funzione lineare seguente:

$$CB_i = CB_{max} - (E_i * (CB_{max} - CB_{min})) / E_{lim}$$

arrotondato ai multipli di 50 fr.

dove:

- CB_i è il cash bonus erogato per posto a sedere per l'automobile considerata;
- CB_{max} è il cash bonus massimo erogabile per posto a sedere;
- CB_{min} è il cash bonus minimo erogabile per posto a sedere;
- E_i sono i g CO₂/km emessi dall'automobile considerata;
- E_{lim} sono i g CO₂/km massimi per cui è erogabile il cash bonus;

solo se in sostituzione di automobili poste fuori circolazione.

c) Autofurgoni:

- | | | |
|-------------------------------------|-----------|---------------------|
| - da 0 a 60 g CO ₂ /km | fr. 8'000 | importo forfettario |
| - da 61 a 95 g CO ₂ /km | fr. 3'000 | importo forfettario |
| - da 96 a 147 g CO ₂ /km | fr. 1'000 | importo forfettario |

d) Furgoncini per il trasporto di persone:

- | | | |
|--|------------|---------------------|
| - a trazione esclusivamente elettrica o muniti di "range extender" o che sono parte integrante di un piano di mobilità aziendale | fr. 20'000 | importo forfettario |
| - a trazione ibrida | fr. 15'000 | importo forfettario |
| - a trazione convenzionale (motore a combustione interna) alimentato esclusivamente a gas | fr. 5'000 | importo forfettario |

e) Autobus:

- | | | |
|---|------------|---------------------|
| - a trazione esclusivamente elettrica alimentata o muniti di "range extender" o che sono parte integrante di un piano di mobilità aziendale | fr. 50'000 | importo forfettario |
| - a trazione ibrida | fr. 40'000 | importo forfettario |
| - a trazione convenzionale (motore a combustione interna) alimentato esclusivamente a gas | fr. 20'000 | importo forfettario |

²Il contributo (cash-bonus) totale di cui al cpv. 1 lett. a e b può essere al massimo pari:

- | | |
|------------------------------------|--|
| - 0 g CO ₂ /km | al 25% del prezzo base di listino (P_{max}) |
| - 95 g CO ₂ /km | al 10% del prezzo base di listino (P_{min}) |
| - fra 0 e 95 g CO ₂ /km | una percentuale inversamente proporzionale all'emissione specifica dell'automobile secondo la funzione lineare seguente: |

$$P_i = P_{max} - (E_i * (P_{max} - P_{min})) / E_{lim}$$

arrotondata ai multipli di 5%

dove:

- P_i è la percentuale per l'automobile considerata;
- P_{max} è la percentuale massima;
- P_{min} è la percentuale minima;
- E_i sono i g CO₂/km emessi dall'automobile considerata;
- E_{lim} sono i g CO₂/km massimi per cui è erogabile il cash bonus;

³Il prezzo base di listino è costituito dal prezzo di listino comprensivo di 5 annualità dell'eventuale canone di locazione delle batterie.

⁴Per la fascia di prezzo base fra fr. 40'000 e 45'000, comprensivo di 5 annualità dell'eventuale canone di locazione delle batterie, i contributi saranno gradualmente ridotti moltiplicandoli per i fattori di riduzione indicati nella tabella seguente:

Fascia di prezzo base comprensivo di 5 annualità di canone di locazione delle batterie	Fattore di riduzione del contributo
Fr. 40'000 – 40'999	0.9
Fr. 41'000 – 41'999	0.7
Fr. 42'000 – 42'999	0.5
Fr. 43'000 – 43'999	0.4
Fr. 44'000 – 44'999	0.3

⁵Per le richieste di cui al cpv. 1 lett. a deve essere allegata la copia della certificazione dell'avvenuta rottamazione dell'automobile sostituita da parte di un'azienda autorizzata ai sensi dell'Ordinanza federale sul traffico dei rifiuti (OTRif).

⁶Per le richieste di cui al cpv. 1 lett. b deve essere allegata la copia della licenza di circolazione annullata dell'automobile sostituita.

⁷Per le richieste di cui al cpv. 1 l'automobile rottamata o sostituita deve essere stata immatricolata nell'ultimo anno a nome del richiedente.

⁸Per le nuove automobili immatricolate da persone con età inferiore ai 25 anni valgono le prescrizioni del cpv. 1 lett. a senza l'obbligo della messa fuori circolazione definitiva. Il richiedente deve allegare una copia della licenza di condurre.

⁹Per le nuove automobili di flotta di aziende o enti pubblici o privati e di ditte specializzate di car-sharing e car-pooling valgono le prescrizioni del cpv. 1 lett. b senza l'obbligo della messa fuori circolazione.

¹⁰La richiesta di contributo va inoltrata alla SPAAS tramite l'apposito formulario al più tardi 30 giorni dopo l'immatricolazione del veicolo, allegando copia della licenza di circolazione e della fiche di omologazione del certificato tipo.

¹¹È concessa la possibilità di cedere il diritto al contributo ai sensi del presente articolo al rivenditore del veicolo o alla società di leasing.

Art. 8 Rimborso del contributo (cash-bonus)

¹Il contributo di cui all'art. 7 (cash-bonus) cpv. 1 lett. b deve essere rimborsato integralmente:

- qualora il veicolo precedente dovesse essere nuovamente immatricolato in Ticino a nome di chi ha beneficiato del contributo;
- in caso di cambio del detentore del nuovo veicolo prima che siano trascorsi 4 anni dalla sua prima immatricolazione in Ticino.

Art. 9 Infrastruttura di ricarica per veicoli elettrici

¹Per la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica per veicoli elettrici sono accordati i seguenti contributi:

- Sistemi di ricarica rapida (tipo EVite) fr. 8'000.- importo forfettario
Questo importo forfettario è concesso ai primi 15 richiedenti.
- Aggiornamenti di sistemi di ricarica pubblica (colonnine esistenti RiparTI) fr. 5'000.- importo forfettario
Questo importo forfettario è concesso ai primi 40 gestori di colonnine RiparTI che si doteranno di un'infrastruttura di tipo RiparTI 2.0.
- Sistemi di ricarica pubblica nuovi fr. 4'000.- importo forfettario
Questo importo forfettario è concesso ai primi 40 richiedenti che si doteranno di un'infrastruttura di tipo RiparTI 2.0.

d) Sistemi di ricarica presso datori di lavoro fr. 1'000.- importo forfettario per ogni presa
Questo importo forfettario è concesso ai primi 160 richiedenti che si doteranno di un sistema di ricarica modo 3 (secondo la normativa IEC 61851, ed. 2) installato da datori di lavoro, dotato di un sistema che consenta di diminuire o di interrompere temporaneamente la potenza erogata al veicolo in caso di sovraccarico sulla rete e in grado di erogare potenza ai veicoli in presenza di picchi di produzione di energia rinnovabile prodotta in loco.

e) Sistemi di ricarica domestica fr. 500.- importo forfettario
Questo importo forfettario è concesso ai primi 500 richiedenti che si doteranno di un sistema di ricarica modo 3 (secondo la normativa IEC 61851, ed. 2) installato presso il domicilio privato, dotato di un sistema che consenta di diminuire o di interrompere temporaneamente la potenza erogata al veicolo in caso di sovraccarico sulla rete e in grado di erogare potenza ai veicoli in presenza di picchi di produzione di energia rinnovabile prodotta in loco.

²Per i contributi alla infrastruttura di ricarica elettrica di cui al cpv. 1 lettere a, b e c, il diritto al contributo finanziario decade se entro 6 mesi dalla crescita in giudicato della decisione di finanziamento i lavori o i provvedimenti sostenuti non sono stati realizzati e la loro conclusione confermata alla SPAAS tramite l'apposito formulario di dichiarazione d'esecuzione, debitamente compilato e corredato della documentazione necessaria. Dietro motivata richiesta, la SPAAS può prorogare il termine di decadenza del contributo.

³Per i contributi all'infrastruttura di ricarica di cui alle lettere d ed e, la richiesta di contributo va inoltrata alla SPAAS tramite l'apposito formulario al più tardi 3 mesi dopo l'installazione del sistema, allegando l'attestato di sicurezza dell'impianto elettrico.

Art. 10 Stazioni di rifornimento per veicoli a gas naturale/biogas

¹Per la realizzazione di una stazione di rifornimento rapida per veicoli a gas è accordato un contributo forfettario di fr. 30'000.-.

²L'importo forfettario di cui al cpv. 1 è concesso ai primi 4 gestori che si doteranno di un sistema di rifornimento rapido in grado di erogare almeno 80 Nm³/h di gas naturale/biogas e che dispone di un volume minimo di stoccaggio di gas pari a 1600 litri ottenuto con tre batterie di bombole.

³La stazione di rifornimento deve essere realizzata nel rispetto della norma G9 emanata dalla Società svizzera dell'industria del gas e delle acque (SSIGA).

⁴La stazione di rifornimento deve essere accessibile e aperta al pubblico.

⁵Il contributo può essere concesso soltanto se la realizzazione della stazione di rifornimento è al beneficio di una licenza edilizia cresciuta in giudicato. Quest'ultima deve essere allegata alla richiesta di contributo, pena l'irricevibilità della stessa.

⁶Il diritto al finanziamento decade se entro dodici mesi dalla crescita in giudicato della decisione di finanziamento i lavori non sono stati realizzati e la loro conclusione confermata alla SPAAS tramite l'apposito formulario di dichiarazione d'esecuzione, debitamente compilato e corredato della documentazione necessaria. Dietro motivata richiesta, la SPAAS può prorogare il termine di decadenza del contributo.

Art. 11 Contributi per la mobilità aziendale

¹Per accedere ai contributi per la mobilità aziendale (inclusi quelli per i veicoli di cui all'art. 7 cpv. 1 lett. d) e e)) va presentato un piano di mobilità aziendale (PMA) che indichi almeno: la situazione di partenza (dimensione dell'azienda, mezzi, tipo e abitudini di spostamento, numero di posteggi utilizzati), i posteggi che vengono eliminati, le altre misure previste, i tempi, i costi e i modi di realizzazione delle misure.

²Sono finanziabili le seguenti misure:

- a) pensiline e posteggi per biciclette attrezzati: 100 fr per ogni posto bici creato in sostituzione di un posteggio per auto, fino a un massimo del 20% del costo dell'opera;
- b) biciclette per il bike sharing aziendale: 200 fr per ogni bicicletta convenzionale o 600 fr per ogni bicicletta elettrica acquistata in sostituzione di un posto auto, fino a un massimo del 20% del costo dell'opera;
- c) investimenti per misure legate al car-pooling o al car-sharing: contributi in funzione del singolo progetto;
- d) acquisto dell'abbonamento arcobaleno aziendale: valgono le regole della Comunità tariffale Ticino e Moesano.

³Sulla base del PMA viene allestito un accordo che include l'impegno dell'azienda a realizzare le misure rispettivamente il contributo che verrà corrisposto dal Cantone. L'accordo contempla pure i contributi cashbonus erogati per l'acquisto di veicoli aziendali. Per l'abbonamento arcobaleno aziendale è stipulato un accordo a parte tra l'azienda e la Comunità tariffale Ticino e Moesano.

Capitolo quarto **Disposizioni finali**

Art. 12 Norma transitoria

¹I contributi finanziari previsti agli articoli 7, 9 e 10 sono concessi per veicoli immatricolati, infrastrutture di ricarica e stazioni di rifornimento per veicoli a gas naturale/biogas installate dopo il 1 gennaio 2014 unicamente se le richieste vengono inoltrate alla SPAAS al più tardi tre mesi dopo l'entrata in vigore del presente Decreto.

Art. 13 Entrata in vigore

¹Il presente decreto esecutivo entra in vigore con la sua pubblicazione nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.

²Esso decade con l'esaurimento del credito o al più tardi il 31 dicembre 2018.

Per il Consiglio di Stato
Il Presidente, M. Bertoli
Il Cancelliere, G. Gianella