

Rapporto

numero

6947R

data

11 novembre 2014

Dipartimento

ISTITUZIONI / TERRITORIO

Concerne

**della Commissione speciale energia
sul messaggio 28 maggio 2014 concernente la 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 lo stanziamento di un credito quadro di fr. 16'000'000.- per
il periodo 2014-2018**

1. INTRODUZIONE

Il presente messaggio fa seguito al messaggio n. 6774 del 9 aprile 2013 le cui proposte di modifica alla Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio del 1977 sono state approvate solo parzialmente dal Gran Consiglio nella seduta del 15 ottobre 2013.

Infatti era stata 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.

Il Consiglio di Stato ripresenta dunque la modifica di legge e la richiesta di un credito quadro con una serie di adeguamenti che tengono conto delle obiezioni e dei suggerimenti contenuti sia nel Rapporto di maggioranza (n. 6774 R1_{parz.1} dell'8 ottobre 2013) che nel Rapporto di minoranza (n. 6774 R2 dell'8 ottobre 2013).

2. PRINCIPI DEL FINANZIAMENTO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Il finanziamento della mobilità sostenibile poggia su due elementi:

- la modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio del 1977, in particolare il nuovo articolo 1b proposto nel disegno di legge che introduce un supplemento, variabile tra l'1% e il 5%, applicabile a tutte le automobili, agli autoveicoli pesanti e agli autobus, ai motoveicoli e alle motoleggere, atto a compensare i costi generati dai provvedimenti a favore della mobilità sostenibile;
- un decreto legislativo che mette a disposizione del Consiglio di Stato un credito quadro di 16 mio. per attuare i provvedimenti a favore della mobilità sostenibile.

2.1 Il nuovo articolo 1b della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore

La modifica di legge proposta definisce pure gli indirizzi per l'utilizzo delle maggiori entrate derivanti dal supplemento sull'imposta di circolazione, che esemplifichiamo di seguito:

- 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.

La Commissione è in linea di principio d'accordo con gli indirizzi elencati nel disegno di legge. Si rende comunque attento il Consiglio di Stato a non voler caricare di troppi oneri gli automobilisti.

In effetti, l'entità del supplemento dipende dall'importo del credito quadro e dal periodo di validità dello stesso, ma soprattutto dall'effettivo utilizzo dell'importo concesso e dall'utilizzo delle eccedenze derivanti dall'applicazione del bonus-malus sull'imposta di circolazione per gli anni 2009-2013, pari a 5 milioni.

Pertanto, ritenuto che per quanto riguarda importo e durata del credito, il Consiglio di Stato ha dato seguito alle richieste della commissione formulate nell'ambito dell'approvazione del messaggio n. 6774, reputiamo necessario:

- utilizzare le eccedenze di 5 milioni in modo tale da ridurre il più possibile il supplemento, che non dovrà più coprire l'intero credito di 16 milioni ma unicamente 11 milioni;
- il supplemento deve essere stabilito in funzione delle effettive uscite determinate dai cash-bonus e dagli altri provvedimenti: se il credito non dovesse essere utilizzato completamente sul periodo previsto il supplemento coprirà unicamente l'effettivo utilizzo.
- anche i 5 milioni di eccedenze dovranno andare a copertura delle effettive uscite e procrastinare, se del caso, l'applicazione del supplemento.

Da rilevare inoltre che, a differenza del disegno di legge proposto con il messaggio n. 6774, gli introiti possono essere destinati alla mobilità aziendale. Benché il fatto che il finanziamento di questo provvedimento sia a carico degli automobilisti susciti qualche perplessità, la commissione ritiene che sia una soluzione ammissibile in quanto rientra in una politica portata avanti dal Consiglio di Stato e dal Dipartimento del Territorio volta a ridurre il traffico generato dai frontalieri, il tutto a favore indirettamente anche degli automobilisti ticinesi.

Del resto anche il rapporto di minoranza chiedeva delle misure in tal senso.

Per questo motivo la commissione ritiene di poter sostenere il nuovo articolo 1b.

2.2 Decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito quadro di fr. 16'000'000.- per il periodo 2014-2018

Con il decreto legislativo il Consiglio di Stato stabilisce di fatto il tetto massimo di spesa a favore della mobilità sostenibile. Nel contempo affina alcuni indirizzi di utilizzo che evidentemente a livello generale sono conformi a quanto stabilito dal nuovo articolo 1b.

La Commissione ritiene che l'esecutivo abbia dato seguito alle richieste espresse sia nel rapporto di maggioranza che di minoranza sul messaggio 6774, ambedue del 8.10.2013. Infatti:

- il credito è stato ridotto di quasi la metà, passando da 30 a 16 milioni e per i cash-bonus sono previsti 12 mio. invece di 28,5;
- i cash-bonus dovranno essere erogati tenendo conto dell'avvenuta messa fuori circolazione definitiva in Ticino del veicolo sostituito e eventualmente aggiornati dell'effettivo uso del fondo tramite decreto esecutivo di competenza del CdS. La Commissione ha scartato il principio della rottamazione proposto dal Governo quale condizione all'erogazione del cash bonus in quanto la rottamazione risulta una pratica quasi inesistente. Infatti oggi ci sono possibilità di riciclaggio interessanti di pezzi di ricambio, ma anche del veicolo medesimo su mercati di paesi in cui le nostre vetture vecchie risultano ancora utili. La Commissione propone la messa fuori circolazione del veicolo solo in Ticino in quanto risulta possibile la sua applicazione senza implementare particolari meccanismi.
- Il decreto esecutivo allegato al messaggio, che tratteremo nel prossimo capitolo pur se di stretta competenza del Consiglio di Stato, riprende e regola ulteriormente tale principio. Infatti i cash-bonus saranno assegnati a chi dimostra l'avvenuta sostituzione del veicolo leggero in possesso precedentemente.

Da notare che conformemente ai principi del nuovo articolo 1b della legge, a favore della mobilità aziendale sono destinati 2,5 mio. L'importo appare giustificato a fronte dei notevoli sforzi che devono essere intrapresi per poter raggiungere gli obiettivi prefissati di riduzione del traffico in generale ma in particolare quello causato dei frontalieri.

3. APPLICAZIONE DEL DECRETO LEGISLATIVO: PROPOSTE DI MODIFICA DEL DECRETO ESECUTIVO DEL CONSIGLIO DI STATO

Come già indicato, al messaggio è allegato una proposta preliminare di decreto esecutivo, che il Consiglio di Stato ha sottoposto al Gran Consiglio nell'intento di esemplificare i propri intendimenti nell'utilizzo del credito, nell'ottica della massima trasparenza.

La Commissione, pur cosciente della competenza del Consiglio di Stato, propone le seguenti modifiche e invita l'Esecutivo a farle proprie.

3.1 Rivalutare il tetto massimo per la concessione dei cash-bonus

Il numero totale di automobili con emissioni inferiori o uguali a 95 gCO₂/km, di categoria energetica A e a propulsione non tradizionali (sono esclusi i motori a benzina e diesel), dunque potenzialmente incentivabili in base all'attuale decreto esecutivo, è di ca. 90. Il prezzo di listino medio è di ca. 37'000 franchi (vedi tabella allegata).

Il tetto massimo a 45'000 franchi esclude ca. 20 automobili (70 modelli ca. disponibili). Aumentandolo a 50'000 si aggiungono 6 auto, di cui 3 a trazione elettrica con Range Extender e 3 ibride (vedi tabella allegata).

Pertanto un aumento di 5'000 franchi del tetto massimo applicando poi la tabella di riduzione a partire dai 4'5000 sarebbe dalla Commissione ritenuta opportuna. Un ulteriore aumento non sarebbe giustificato, in quanto entrerebbero in considerazione 9 auto ibride di alta gamma.

3.2 Rivalutare il sussidio massimo dal 25% al 20%

La Commissione ha richiesto una valutazione di cosa significherebbe abbassare il sussidio massimo e qui di seguito con tabelle e commenti si vedono i seguenti scenari:

<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>	<i>Percentuale del prezzo di base applicabile quale contributo complessivo massimo</i>
0	2000	1600	25%
5	1900	1550	25%
10	1850	1450	25%
15	1750	1400	25%
20	1650	1350	20%
25	1600	1250	20%
30	1500	1200	20%
35	1400	1100	20%
40	1350	1050	20%
45	1250	1000	20%
50	1150	900	15%
55	1050	850	15%
60	1000	800	15%
65	900	700	15%
70	800	650	15%
75	750	550	15%
80	650	500	10%
85	550	450	10%
90	500	350	10%
95	400	300	10%

Come illustrato in tabella, il 25% varia linearmente in funzione delle emissioni di gCO2/km analogamente al cash-bonus per posto a sedere. Si tratta non del sussidio massimo, ma di una limitazione al sussidio massimo, che è nel migliore dei casi 10'000 franchi (cioè un auto elettrica, 0 gCO2/km, con 5 posti a sedere e con avvenuta messa fuori circolazione definitiva in Ticino dell'auto precedente). In pratica un tetto massimo di sussidio in funzione del prezzo di listino. Ora se applichiamo il 25% al prezzo di listino come tetto massimo avremmo la situazione seguente come possibili tetti massimi:

gCO2/km	Contributo per posto a sedere in caso di rottamazione	Contributo per 5 posti	Percentuale del prezzo di base applicabile quale contributo complessivo massimo	Contributo per auto da 5 posti in funzione del prezzo di listino															
				15000	17500	20000	22500	25000	27500	30000	32500	35000	37500	40000	41000	42000	43000	44000	
0	2000	10000	25%	3750	4375	5000	5625	6250	6875	7500	8125	8750	9375	9000	7000	5000	4000	3000	
5	1900	9500	25%	3750	4375	5000	5625	6250	6875	7500	8125	8750	9375	8550	6650	4750	3800	2850	
10	1850	9250	25%	3750	4375	5000	5625	6250	6875	7500	8125	8750	9250	8325	6475	4625	3700	2775	
15	1750	8750	25%	3750	4375	5000	5625	6250	6875	7500	8125	8750	8750	7875	6125	4375	3500	2625	
20	1650	8250	20%	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6500	7000	7500	7200	5740	4125	3300	2475	
25	1600	8000	20%	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6500	7000	7500	7200	5600	4000	3200	2400	
30	1500	7500	20%	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6500	7000	7500	6750	5250	3750	3000	2250	
35	1400	7000	20%	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6500	7000	7000	6300	4900	3500	2800	2100	
40	1350	6750	20%	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6500	6750	6750	6075	4725	3375	2700	2025	
45	1250	6250	20%	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6250	6250	6250	5625	4375	3125	2500	1875	
50	1150	5750	15%	2250	2625	3000	3375	3750	4125	4500	4875	5250	5625	5175	4025	2875	2300	1725	
55	1050	5250	15%	2250	2625	3000	3375	3750	4125	4500	4875	5250	5250	4725	3675	2625	2100	1575	
60	1000	5000	15%	2250	2625	3000	3375	3750	4125	4500	4875	5000	5000	4500	3500	2500	2000	1500	
65	900	4500	15%	2250	2625	3000	3375	3750	4125	4500	4500	4500	4500	4050	3150	2250	1800	1350	
70	800	4000	15%	2250	2625	3000	3375	3750	4000	4000	4000	4000	4000	3600	2800	2000	1600	1200	
75	750	3750	15%	2250	2625	3000	3375	3750	3750	3750	3750	3750	3750	3375	2625	1875	1500	1125	
80	650	3250	10%	1500	1750	2000	2250	2500	2750	3000	3250	3250	3250	2925	2275	1625	1300	975	
85	550	2750	10%	1500	1750	2000	2250	2500	2750	2750	2750	2750	2750	2475	1925	1375	1100	825	
90	500	2500	10%	1500	1750	2000	2250	2500	2500	2500	2500	2500	2500	2250	1750	1250	1000	750	
95	400	2000	10%	1500	1750	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	1800	1400	1000	800	600	

A partire dai 40000 franchi, inoltre, è applicato il fattore di riduzione previsto per auto con prezzo di listino da 40'000 a 45'000 franchi.

Come si può notare (vedi importi evidenziati in verde), il massimo contributo (2000 franchi per 5 posti) non è mai applicabile con le regole stabilito dal decreto esecutivo proposto dal CdS.

Bisogna evidenziare che le cifre di contributo, corrispondono a grandi linee alla differenza di prezzo, o parte di essa, rispetto a un modello analogo a trazione tradizionale. Il prezzo di listino massimo per l'assegnazione del contributo integrale sembra essere basso e conferma la necessità di adeguarla verso l'alto. Aumentando di 5000 franchi il prezzo massimo e applicando le riduzioni a partire dai 45'000 franchi si ottengono i seguenti contributi massimi possibili:

gCO2/km	Contributo per posto a sedere in caso di rottamazione	Percentuale del prezzo di base applicabile quale contributo complessivo massimo	Contributo per auto da 5 posti in funzione del prezzo di listino															
			15000	17500	20000	22500	25000	27500	30000	32500	35000	37500	40000	42500	45000	46000	47000	48000
0	2000	25%	3750	4375	5000	5625	6250	6875	7500	8125	8750	9375	10000	10000	9000	7000	5000	4000
5	1900	25%	3750	4375	5000	5625	6250	6875	7500	8125	8750	9375	9500	9500	8550	6650	4750	3800
10	1850	25%	3750	4375	5000	5625	6250	6875	7500	8125	8750	9250	9250	9250	8325	6475	4625	3700
15	1750	25%	3750	4375	5000	5625	6250	6875	7500	8125	8750	8750	8750	7875	6125	4375	3500	
20	1650	20%	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6500	7000	7500	8000	8250	7425	5775	4125	3300
25	1600	20%	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6500	7000	7500	8000	8000	7200	5600	4000	3200
30	1500	20%	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6500	7000	7500	7500	7500	6750	5250	3750	3000
35	1400	20%	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6500	7000	7000	7000	7000	6300	4900	3500	2800
40	1350	20%	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6500	6750	6750	6750	6750	6075	4725	3375	2700
45	1250	20%	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6250	6250	6250	6250	6250	5625	4375	3125	2500
50	1150	15%	2250	2625	3000	3375	3750	4125	4500	4875	5250	5625	5750	5750	5175	4025	2875	2300
55	1050	15%	2250	2625	3000	3375	3750	4125	4500	4875	5250	5250	5250	5250	4725	3675	2625	2100
60	1000	15%	2250	2625	3000	3375	3750	4125	4500	4875	5000	5000	5000	5000	4500	3500	2500	2000
65	900	15%	2250	2625	3000	3375	3750	4125	4500	4500	4500	4500	4500	4500	4050	3150	2250	1800
70	800	15%	2250	2625	3000	3375	3750	4000	4000	4000	4000	4000	4000	4000	3600	2800	2000	1600
75	750	15%	2250	2625	3000	3375	3750	3750	3750	3750	3750	3750	3750	3750	3375	2625	1875	1500
80	650	10%	1500	1750	2000	2250	2500	2750	3000	3250	3250	3250	3250	3250	2925	2275	1625	1300
85	550	10%	1500	1750	2000	2250	2500	2750	2750	2750	2750	2750	2750	2750	2475	1925	1375	1100
90	500	10%	1500	1750	2000	2250	2500	2500	2500	2500	2500	2500	2500	2500	2250	1750	1250	1000
95	400	10%	1500	1750	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	1800	1400	1000	800

Abbassare ulteriormente la percentuale massima di riferimento dal 25% al 20% significa limitare ancor più il tetto massimo. A questo punto potrebbe essere più corretto ridurre il massimo del contributo per posto a sedere da 2000 a 1800 (il minimo a 300), in caso di rottamazione, e da 1600 a 1400 (il minimo a 200), in caso di sola sostituzione.

Probabilmente sarebbe più opportuno abbassare la percentuale minima al 5%. Di seguito i possibili contributi massimi (in verde sono evidenziati gli importi corrispondenti al contributo teorico massimo, pari al contributo per posto a sedere per 5 posti).

gCO2/km	Contributo per posto a sedere in caso di rottamazione	Percentuale del prezzo di base applicabile quale contributo complessivo massimo	Contributo per auto da 5 posti in funzione del prezzo di listino																
			15000	17500	20000	22500	25000	27500	30000	32500	35000	37500	40000	42500	45000	46000	47000	48000	49000
0	1800	25%	3750	4375	5000	5625	6250	6875	7500	8125	8750	9000	9000	9000	8100	6300	4500	3600	2700
5	1700	25%	3750	4375	5000	5625	6250	6875	7500	8125	8750	8500	8500	8500	7650	5950	4250	3400	2550
10	1650	25%	3750	4375	5000	5625	6250	6875	7500	8125	8750	8250	8250	8250	7425	5775	4125	3300	2475
15	1550	20%	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6500	7000	7500	7500	7500	6975	5425	3875	3100	2325
20	1500	20%	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6500	7000	7500	7500	7500	6750	5250	3750	3000	2250
25	1400	20%	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6500	7000	7000	7000	7000	6300	4900	3500	2800	2100
30	1350	20%	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6500	6750	6750	6750	6750	6075	4725	3375	2700	2025
35	1250	20%	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6250	6250	6250	6250	6250	5625	4375	3125	2500	1875
40	1150	15%	2250	2625	3000	3375	3750	4125	4500	4875	5250	5625	5750	5750	5175	4025	2875	2300	1725
45	1100	15%	2250	2625	3000	3375	3750	4125	4500	4875	5250	5500	5500	5500	4950	3850	2750	2200	1650
50	1000	15%	2250	2625	3000	3375	3750	4125	4500	4875	5000	5000	5000	5000	4500	3500	2500	2000	1500
55	950	15%	2250	2625	3000	3375	3750	4125	4500	4750	4750	4750	4750	4750	4275	3325	2375	1900	1425
60	850	10%	1500	1750	2000	2250	2500	2750	3000	3250	3500	3750	4000	4250	3825	2975	2125	1700	1275
65	750	10%	1500	1750	2000	2250	2500	2750	3000	3250	3500	3750	3750	3750	3375	2625	1875	1500	1125
70	700	10%	1500	1750	2000	2250	2500	2750	3000	3250	3500	3500	3500	3500	3150	2450	1750	1400	1050
75	600	10%	1500	1750	2000	2250	2500	2750	3000	3000	3000	3000	3000	3000	2700	2100	1500	1200	900
80	550	10%	1500	1750	2000	2250	2500	2750	2750	2750	2750	2750	2750	2750	2475	1925	1375	1100	825
85	450	5%	750	875	1000	1125	1250	1375	1500	1625	1750	1875	2000	2125	2025	1575	1125	900	675
90	400	5%	750	875	1000	1125	1250	1375	1500	1625	1750	1875	2000	2000	1800	1400	1000	800	600
95	300	5%	750	875	1000	1125	1250	1375	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1350	1050	750	600	450

In conclusione la Commissione propone al CdS la riduzione della percentuale minima dal 10% al 5% (vedi art. 7 cpv. 2 del DE) e non l'abbassamento della percentuale massima.

3.3 Rivalutare il sistema di sussidio alle colonnine di distribuzione di elettricità e di gas non ai primi 15 richiedenti come da proposta di DE

La Commissione energia ritiene più opportuno finanziare una distribuzione regionale delle colonnine e non ai primi richiedenti. A tale proposito il servizio competente dovrà allestire una mappa e favorire in priorità quelle che saranno situate dove non ce ne sono con particolare attenzione alle distanze richieste per la ricarica.

3.4 Rivalutare la restituzione degli eco incentivi

La Commissione ha chiesto al CdS se non riteneva più opportuno rivedere le condizioni per l'eventuale restituzione del sussidio e lo stesso ci ha comunicato quanto segue:

In effetti l'art. 8 del DE che definisce i casi in cui occorra restituire il cash-bonus non è chiaro. Infatti è già stato rielaborato e la proposta sarebbe la seguente:

¹ Il 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.

² Il contributo di cui all'art. 7 (cash-bonus) deve essere rimborsato qualora il nuovo veicolo venisse immatricolato fuori Cantone o all'estero prima che siano trascorsi 4 anni dalla sua prima immatricolazione in Ticino.

³ Per i casi di cui al cpv. 2, il cash-bonus versato sarà da restituire pro-rata nella misura seguente:

- 80% dell'importo se il veicolo è immatricolato fuori Cantone o all'estero entro 12 mesi dalla sua prima immatricolazione in Ticino;
- 60% dell'importo se il veicolo è immatricolato fuori Cantone o all'estero fra i 13 e i 24 mesi dalla sua prima immatricolazione in Ticino;
- 40% dell'importo se il veicolo è immatricolato fuori Cantone o all'estero fra i 25 e i 36 mesi dalla sua prima immatricolazione in Ticino;
- 20% dell'importo se il veicolo è immatricolato fuori Cantone o all'estero fra i 37 e i 48 mesi dalla sua prima immatricolazione in Ticino.

In pratica, se il veicolo sostituito viene re immatricolato a nome del beneficiario del cash-bonus oppure l'automobile che ha dato diritto al cash-bonus viene rivenduta fuori cantone, il cash-bonus deve essere rimborsato integralmente, nel primo caso, o secondo il cpv. 3, nel secondo caso.

4. CONCLUSIONI

Il Consiglio di Stato, con il Messaggio oggetto di questo rapporto, propone una modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore volta a:

- incoraggiare l'ammodernamento del parco veicoli ticinese allo scopo di renderlo meno inquinante
- incentivare l'acquisto di veicoli molto efficienti (**come richiesto da questa Commissione nel rapporto parziale precedente**) tramite la concessione di incentivi finanziari (cash bonus) escludendo i veicoli a benzina e diesel.
- stimolare le aziende all'attuazione di piani di mobilità volti a ridurre i viaggi compiuti dai dipendenti con la propria autovettura tramite contributi alle misure di mobilità aziendale

Questi obiettivi sono chiaramente condivisi poiché vanno ad incidere sulla quantità di traffico sulle nostre strade nonché sulle emissioni ambientali che lo stesso provoca e si inseriscono in una politica della mobilità e ambientale coordinata in linea con quanto proposto dal PEC appena approvato.



Con le considerazioni espresse, la Commissione speciale energia invita quindi il Gran Consiglio ad accogliere i contenuti del messaggio governativo n. 6947 e ad approvare il Disegno di legge e di Decreto legislativo allegati al presente rapporto invitando il CdS a monitorare costantemente gli effetti del Decreto Esecutivo di sua competenza.

Per la Commissione speciale energia:

Fabio Badasci, relatore

Canevascini (con riserva) - Dadò - Foletti -

Jelmini (con riserva) - Lepori - Maggi -

Passalia (con riserva) - Sanvido (con riserva) -

Schnellmann - Storni (con riserva)

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;
- visto il rapporto 11 novembre 2014 n. 6947R della Commissione speciale energia,

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;
- visto il rapporto 11 novembre 2014 n. 6947R della Commissione speciale energia,

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 messa fuori circolazione definitiva in Ticino 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.