

Rapporto di minoranza

numero	data	Dipartimento
6774 R2	8 ottobre 2013	ISTITUZIONI / TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione speciale energia
sul messaggio 9 aprile 2013 inerente la modifica della Legge sulle
imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977
concernente gli ecoincentivi e lo stanziamento di un credito quadro di
fr. 30'000'000.-, per il periodo 2014-2020, per il finanziamento della
mobilità sostenibile**

1. CONTENUTI DEL MESSAGGIO

Il Messaggio n. 6774 sugli incentivi e la promozione della mobilità sostenibile si prefigge di attuare parte degli obiettivi del Piano energetico cantonale (PEC), adottato dal Consiglio di Stato, in materia di mobilità.

L'attuazione dei provvedimenti nel settore della mobilità è determinante, ritenuto che questo settore è responsabile del 30% del consumo energetico globale in Ticino. Il 95% dell'energia consumata dai trasporti è di origine fossile (PEC, cap. 2).

Gli obiettivi del PEC sono:

1. Ridurre del 25% i consumi energetici del settore mobilità rispetto ai valori del 2008.
2. Ridurre la dipendenza dal petrolio mediante più efficienza e vettori alternativi. Per il settore dei trasporti si prevede:
 - 6% mediante gas naturale
 - 32% mediante energia elettrica
 - 62% mediante carburanti fossili

Per raggiungere gli obiettivi citati, il PEC si ispira ai seguenti indirizzi:

- contenere l'aumento della mobilità
- spostare più utenti possibili dall'auto a mezzi o modalità di trasporto energeticamente più efficienti (TP, bicicletta, piedi)
- sostenere l'evoluzione tecnologica dei veicoli.

Con il Messaggio n. 6774 il Consiglio di Stato intende attuare i seguenti provvedimenti:

- un adeguamento degli ecoincentivi, con criteri non più legati all'etichetta energetica ma unicamente, e proporzionalmente, alle emissioni di CO₂ dei veicoli. La riforma permetterà di garantire effettivamente la neutralità finanziaria, come richiesto a suo tempo dal Gran Consiglio ticinese;
- un credito quadro di fr. 30'000'000.- compensano finanziariamente dalle eccedenze accumulate dall'attuale sistema di bonus/malus (circa 5 milioni), da un supplemento sull'imposta di circolazione (tra il 2-3%, corrispondente a fr. 10.- / 15.- per auto),

applicato a tutte le automobili e dal supplemento sui veicoli che non rispettano più gli standard minimi ambientali e energetici. Il credito quadro servirà all'incentivazione dell'acquisto di veicoli molto efficienti di nuova generazione, ma più cari, tramite contributi all'acquisto una tantum (cash-bonus), a predisporre ed estendere una rete di ricarica moderna, a promuovere la mobilità aziendale, il car pooling e il car sharing e a fornire consulenza di qualità.

2. LAVORI DELLA COMMISSIONE

La proposta di adeguamento del sistema degli ecoincentivi ha trovato da subito un'ampia adesione da parte della Commissione.

Al contrario, l'utilizzo del credito quadro di 30 milioni ha suscitato maggior bisogno di approfondimento e qualche scetticismo.

La Commissione ha sentito diversi attori:

- I direttori del Dipartimento del Territorio e delle Istituzioni
- Il collaboratore del DT responsabile del PEC
- I rappresentanti di associazioni di categoria (AssoVEL2, UPSA)

Il Consigliere di Stato Norman Gobbi ha spiegato i motivi alla base della revisione degli ecoincentivi, ben descritti e motivati nel M6774. Come già detto, la revisione gode di un ampio sostegno nella Commissione.

Il Consigliere di Stato Michele Barra e il responsabile del PEC, Giovanni Bernasconi, hanno difeso il credito quadro di 30 milioni, necessario per raggiungere gli obiettivi di riduzione dei consumi, e in particolare di petrolio, nel settore della mobilità. Accogliendo il credito quadro entro fine anno, il Canton Ticino ritornerebbe ad essere Cantone Pilota per la Svizzera e potrebbe inoltre accedere a mezzo milione di sussidi federali e ad ulteriori fr. 200'000.- per il progetto di car-sharing con veicoli elettrici, in collaborazione con Mobility. In caso contrario i sussidi verranno dirottati per progetti analoghi in altri cantoni.

Tra il 2014 e il 2020, si stima che circa 35'000 veicoli (il 15% dell'attuale parco veicoli circolante) beneficerebbero di un cash bonus alla prima immatricolazione, compresi furgoncini e bus per i trasporti pubblici. **Grazie all'incentivazione mediante cash bonus si prevede di ridurre i consumi di energia fossile, legati alla mobilità, di 64 GWh/a, pari a 5 milioni di litri di carburante (l'obiettivo complessivo di riduzione del PEC per la mobilità è di 153 GWh/a).**

I rappresentanti dell'UPSA, Marco Doninelli e Silvano Karpf, che sostiene il progetto del messaggio, confermano l'utilità del cash bonus per incentivare la vendita dei veicoli efficienti. Attualmente i garagisti fanno fatica a motivare il sovrapprezzo (ca. fr. 3'000.- per un veicolo a gas, molto di più per veicoli elettrici). Con il cash bonus la differenza di prezzo di questi veicoli verrebbe ridotta circa del 50%.

Dal canto suo, il rappresentante di AssoVEL2, Marco Piffaretti, oltre a difendere il progetto del Consiglio di Stato, ha menzionato una serie di sussidi e collaborazioni che andrebbero a cadere in caso di bocciatura del fondo per la mobilità sostenibile.

Essi sono:

- nel caso la revisione delle imposte di circolazione non entrasse in vigore integralmente (anche per la parte dei cash-bonus) il 1.1.2014, verrebbero a mancare i presupposti per i quali la Confederazione consideri il Cantone Ticino quale "Cantone pilota per la mobilità sostenibile". In questo caso, l'Ufficio federale dell'energia non metterebbe a disposizione dei progetti ticinesi il mezzo milione di franchi già accantonato per sostenere le attività di promozione, così come non ci sarà modo di garantire che vadano

in porto le numerose collaborazioni impostate con enti ed associazioni nazionali, tutte in attesa della decisione del Gran Consiglio Ticinese;

- tra i partner che hanno previsto dei budget a favore del Cantone Ticino legati a questa decisione, la cooperativa Mobility Carsharing (anche in questo caso l'UFE ha già promesso fr. 200'000.-) che, senza il M6774, non potrà rafforzare la propria presenza in Ticino né con l'aggiunta del 30% di veicoli superefficienti né con l'urgente realizzazione del loro sito di prenotazione in italiano; oppure il Touring Club Svizzero che non avrebbe motivo di realizzare una banca dati interattiva per i veicoli superefficienti, personalizzata sulle condizioni del Cantone Ticino (trattasi di un progetto che supera abbondantemente il mezzo milione di franchi);
- anche le collaborazioni per promuovere le auto super efficienti con le associazioni nazionali Gazmobile (gas per autotrazione) e Swiss-e-Mobility (mobilità ibrida ed elettrica, compreso il sistema di ricarica rapida EVite, supportato anche dall'USTRA) rimarrebbero al palo, rispettivamente andrebbero a beneficio del Cantone che subentrerà al Ticino come Cantone pilota (ce ne sono almeno 3 che si sono detti interessati);
- a livello cantonale verrebbero pure a cadere le collaborazioni previste, per esempio, tra infovel e UPSA (5 manifestazioni regionali congiunte e Velexpo Ticino), o Metanord (promozione di auto, furgoncini, bus e relativa infrastruttura per l'uso del gas naturale), in quanto infovel non avrebbe i fondi necessari per questo tipo di promozione attiva, garantita dai fondi UFE.

3. PUNTI DI FORZA DEL PROGETTO

Per la minoranza della Commissione la proposta del Consiglio di Stato poggia su diversi elementi solidi e convincenti:

Nuovi ecoincentivi

Il nuovo calcolo è indipendente dalle revisioni effettuate a livello federale sull'etichetta energetica e non provoca quindi malcontenti per l'improvvisa esclusione dal bonus (riduzione della quota annua d'imposta). Il sistema permette allo Stato una previsione più precisa delle entrate e delle uscite, quindi garantisce la neutralità finanziaria. Rispetto alla situazione attuale, viene introdotto un numero maggiore di categorie di veicoli, basate sulle emissioni di CO₂. Il sistema è più flessibile e permette l'introduzione di bonus attrattivi e malus più sopportabili per molti più veicoli (oggi la maggioranza delle categorie non sottostà né ai bonus né ai malus).

Credito quadro di 30 milioni

Il credito quadro - che al Cantone non costa nulla in quanto compensato dalle imposte di circolazione - permette di accelerare il rinnovo e l'innovazione tecnologia del parco veicoli circolante ticinese, con una riduzione del fabbisogno di energia fossile di 64 GWh/a. Si tratta di un contributo tangibile agli obiettivi del PEC per il settore della mobilità (riduzione di 153 GWh/a dei consumi energetici).








La riduzione dei consumi nel 2020 si quantificherà in 5 milioni di litri di carburante/anno. A tutto vantaggio della qualità dell'aria, della salute della popolazione e dei costi derivanti. In particolare i veicoli a trazione elettrica, parziale o totale, oltre ad essere energeticamente molto efficienti, permettono di ridurre drasticamente le emissioni di gas nocivi e quelle foniche nei centri urbani, migliorando la salute e la qualità di vita dei cittadini. Anche se non sarà possibile disporre da subito di corrente elettrica interamente rinnovabile, la

produzione di corrente da energie fossili avviene fuori dai centri abitati e con un minore impatto sulla salute.

Il risparmio di carburante riduce la dipendenza energetica dall'estero e soprattutto dal petrolio. Questo a tutto vantaggio dell'economia interna e dei posti di lavoro locali. Va inoltre ricordato che in pochi anni il costo del petrolio è salito da 30 dollari al barile agli attuali 100-110 dollari. Il progressivo esaurimento dei grandi giacimenti sfruttabili a basso costo, sostituiti da giacimenti e tecnologie sempre più care, rende ormai improbabile un'inversione di rotta. Anzi, esaurito il mini boom del petrolio da scisti statunitense (da molti visto come il classico grattare il fondo del barile), si potrebbe assistere a una nuova fiammata dei prezzi. Il fondo per la mobilità sostenibile sposa pienamente il messaggio di Fatih Birol, Chief economist della IEA (International Energy Agency) che da diversi anni chiede a grande voce di "abbandonare il petrolio prima che il petrolio abbandoni noi".

Rispetto al VEL1 e al VEL2, dove il Ticino ha cercato di giocare un ruolo di pioniere, la tecnologia delle batterie e l'industria dell'auto è nettamente progredita. Il Ticino non sta più conducendo una battaglia solitaria contro i mulini a vento, ma contribuirebbe a sostenere una svolta tecnologica in atto a livello globale: un po' analogamente a quello che sta avvenendo con i pannelli solari. In entrambi i casi i contributi erano, e sono, indispensabili durante la fase iniziale di commercializzazione, ma sono poi destinati a ridursi e ad azzerarsi. Con l'avvento della batteria al litio e la disponibilità sul mercato di sempre più modelli performanti e attrattivi, l'industria dell'auto dimostra di essere sempre più pronta al cambiamento. È il momento di sostenerla in questa onerosa fase di transizione.

L'azione del Cantone è perciò fondamentale, a maggiore ragione sapendo che la Svizzera non annovera costruttori automobilistici nazionali. Di seguito si aggiunge uno schema che riassume quali Stati intervengono a livello di incentivi per auto super-efficienti (o per le case automobilistiche nazionali che le sviluppano e producono) e in che modo. Questo aiuta anche a capire come mai in Svizzera è indispensabile attivarci a livello Cantonale: infatti, solo da noi le tasse di circolazione sono definite a livello regionale.

	CON CASE AUTOMOBILISTICHE NAZIONALI	SENZA CASE AUTOMOBILISTICHE NAZIONALI
POLITICA DA "PIONIERE"	<p>Francia   </p> <p>Giappone    </p> <p>Svezia </p> <p>strategia nazionale: contributi all'acquisto</p>	<p>Norvegia</p> <p>Stato della California</p> <p>Singole province e megalopoli cinesi</p> <p>strategia nazionale: esenzione IVA, contributi cash, corsie preferenziali, accessi e posteggi privilegiati</p>
POLITICA DA "FOLLOWER"	<p>Germania   </p> <p>U.S.A  </p> <p>Corea  </p> <p>strategia nazionale: no contributi all'acquisto, contributi diretti e indiretti a beneficio delle proprie case automobilistiche</p>	<p>Danimarca </p> <p>nessuna strategia nazionale</p> <p>Svizzera</p> <p>nessuna strategia nazionale (tasse differenziate da cantone a cantone in base a criteri quali cilindrata, potenza massima, massa, categoria energetica e emissioni CO₂)</p>

Per saperne di più sulle auto a trazione elettrica e plug-in, ma anche in generale per tutte le motorizzazioni che offrono dei consumi che corrispondono a emissioni fino a 95g CO2/km, è utile visitare i siti delle case produttrici maggiormente profilate: VW, Opel, BMW, Mercedes, Renault, Chevrolet, Honda, Toyota, Mitsubishi, ecc...

Non da ultimo, e come già detto sopra, il fondo di 30 milioni permetterà di accedere a fr. 500'000.- di sussidi federali e a ulteriori fr. 200'000.- per promuovere il primo progetto di car-sharing con auto elettriche in collaborazione con Mobility e l'Ufficio Federale dell'Energia. Il progetto prevede l'acquisto di 10 auto elettriche e/o molto efficienti che l'operatore Mobility metterebbe a disposizione dei clienti ticinesi (attualmente in inverno la flotta è costituita da 30 veicoli). Nel contempo verrebbe (finalmente) creato il sito di Mobility in lingua italiana e avviata una campagna di sensibilizzazione in Ticino.

Grazie al car sharing si ottengono molteplici vantaggi di tipo ambientale ed economico. Inchieste condotte in Germania dimostrano che ogni auto messa in circolazione dagli operatori di società di car sharing, sostituisce 11 auto private. Le città tornano quindi a respirare meglio, grazie a meno traffico, meno posteggi e più uso dei trasporti pubblici e della mobilità lenta. Ma anche i cittadini ne traggono dei benefici riducendo il numero di auto per famiglia. Grazie alle auto in car sharing i cittadini pagano solo l'uso che fanno dell'auto al km e non devono preoccuparsi dei costi di manutenzione, dell'aumento della vignetta, del cambio pneumatici, ecc...

Grazie a questa campagna, la mozione del gruppo dei Verdi sulla promozione del car sharing (messaggio n. 6776) può essere considerata evasa.

Nell'ambito del fondo per la mobilità sostenibile, il Canton Ticino, in qualità di cantone pilota, beneficerebbe quindi di un'importante serie di ricadute finanziarie e di collaborazioni privilegiate per progetti innovativi legati alla mobilità. Un'opportunità da cogliere.

4. MODIFICHE PROPOSTE DALLA COMMISSIONE PER L'ALLESTIMENTO DEL DECRETO ESECUTIVO RELATIVO ALLA QUESTIONE DEL CREDITO QUADRO

I membri della Commissione firmatari di questo rapporto ritengono che il M6774 debba essere accolto integralmente affinché le modifiche possano entrare in vigore il 1.1.2014. Tuttavia propongono anche una serie di emendamenti ai progetti di Regolamento e di Decreto esecutivo, nonché alcune richieste al CdS.

Primato dell'obiettivo rispetto al primato dei contributi

1. Il credito quadro di 30 milioni verrà in parte alimentato da un aumento della tassa di circolazione per il periodo 2014-2020. Pertanto i commissari firmatari di questo rapporto chiedono al CdS di applicare il primato dell'obiettivo rispetto a quello del contributo. L'obiettivo è quello stabilito dal PEC (riduzione di 64 GWh/a dei consumi fossili = 5 milioni di litri di carburanti = 35'000 veicoli super-efficienti incentivati). I supplementi previsti dall'art. 3b cpv. 1 e cpv. 2 del regolamento vanno quindi adattati annualmente in base al grado di raggiungimento dell'obiettivo. Il credito quadro di 30 milioni va quindi considerato come importo massimo erogabile. Se l'obiettivo potrà essere raggiunto con un aumento più modesto dei supplementi questi andranno rivisti verso il basso.
2. Il M6774 prevede che, grazie alle nuove misure, entro il 2020 si sia raggiunta la neutralità finanziaria, tuttavia al 1.1.2014 saranno già disponibili circa 5 Mio di franchi (accumulati negli scorsi anni), come spiegato a pag. 15 del M6774.

La somma di 30 Mio richiesta nel messaggio infatti è pareggiata da questi 5 Mio, sommati ai circa 3,5 Mio supplementari che si incasserebbero annualmente e per 7 anni (dal 2014 al 2020 compresi, tot = 24,5 Mio). I firmatari ritengono che si debbano **prima utilizzare i 5 Mio che sono già disponibili** e, di conseguenza, chiede di introdurre il supplemento per finanziare la parte restante del credito quadro solo nel momento in cui almeno la metà dei 5 Mio saranno stati erogati e, in ogni caso, non prima del 1.1.2015.

In altre parole chiedono che:

Considerando la disponibilità immediata dei 5 Mio già accantonati, nel 2014, i supplementi previsti dall'art. 3b cpv. 1 e cpv. 2 del regolamento siano posti = a zero (invece che a 3%, rispettivamente 2,5% e 2% come proposto dal CdS). I supplementi per le autovetture particolarmente obsolete sono invece da mantenere (ed introdurre come da Messaggio), dato che già oggi esistono.

3. I firmatari di questo rapporto chiedono al CdS di **monitorare la richiesta di cash-bonus** e di rendere pubblico, per esempio tramite un apposito sito internet, lo status delle richieste (anonimizzate), sia per permettere ai cittadini di conoscere l'effettivo raggiungimento degli obiettivi, sia per potere tempestivamente correggere i parametri per l'anno successivo, se per esempio la richiesta dovesse superare le aspettative.
4. Si chiede al CdS di **prevedere tempestivamente, prima della fine di ognuno degli anni 2014-2020** (e non biennialmente), una eventuale revisione degli importi del cash-bonus, adeguandoli al raggiungimento dell'obiettivo da una parte, ma anche alla evoluzione dei prezzi dei veicoli super-efficienti dall'altra, in maniera che questi contributi non rappresentino mai un "dumping", ma solo una parziale copertura del maggior prezzo di acquisto, che è appunto il senso della loro introduzione.

Incentivi per sostituire le auto meno efficienti

5. I membri della Commissione firmatari di questo rapporto ritengono che debba **anche essere considerata la sostituzione di veicoli particolarmente obsoleti** a favore di nuovi modelli super-efficienti. Così facendo si ottiene un doppio effetto ambientale ed energetico e, inoltre, non si aumenta il numero di auto in circolazione.

Delle circa 215'000 auto attualmente immatricolate in Ticino, circa 14'000 (quelle appartenenti alle categorie B00 e B01) sono particolarmente "obsolete" (senza essere oldtimer, ossia veicoli d'epoca) e energeticamente ed ambientalmente disastrose. Infatti sono quelle che pagano già, e pagheranno anche in futuro, il supplemento di imposta. Di conseguenza i firmatari chiedono di introdurre una norma supplementare, che dica:

Per erogare il cash-bonus in modo differenziato a seconda che si sostituisca o meno un veicolo "obsoleto", gli importi elencati all'art. 6 del decreto vengono aumentati del 20% in caso di contestuale (e comprovata) rottamazione di un veicolo equivalente (della stessa categoria) "obsoleto". Per veicoli "obsoleti" si intendono quelli descritti all'art. 1 del regolamento, corrispondenti alle categorie B00 e B01, ossia particolarmente energivori e che non rispettano più gli standard minimi di tecnologia.

Modifiche ai bonus proposti

6. I membri della Commissione firmatari di questo rapporto, ritengono inoltre opportuno modificare il contributo all'art. 6 per automobili fino a 3500 kg sono modificati come segue:
 - da 0 a 30 g CO₂/km **fr. 1800** per posto a sedere
 - da 31 a 60 g CO₂/km fr. 1000 per posto a sedere
 - da 61 a 95 g CO₂/km fr. 200 per posto a sedere.
7. I membri della Commissione firmatari di questo rapporto, ritengono opportuno introdurre un **supplemento** di cash-bonus (per es. pari a 1'000.-/autovettura) **per veicoli super-efficienti dotati di trazione integrale**, in quanto particolarmente idonei alle zone rurali e periferiche delle valli ticinesi. Vanno segnalati, per es., i nuovi modelli di fuoristrada Mitsubishi Outlander plug-in (50 g CO₂/km). Sempre più le auto super-efficienti saranno in grado di soddisfare qualsiasi esigenza.

Estensione del sistema bonus/malus

8. I firmatari di questo rapporto chiedono al CdS di adoperarsi affinché nella futura sostituzione dei **veicoli della flotta Cantonale** (anche quella degli enti parastatali), si preveda sempre -laddove tecnicamente possibile, ed economicamente (in termini di TCO, ovverosia di costi totali al km) concorrenziale - l'acquisto di veicoli che rientrano nelle categorie virtuose, al fine di diventare un **concreto esempio verso la cittadinanza ticinese**.
9. I firmatari di questo rapporto chiedono infine al CdS di **studiare delle misure affinché anche i molti frontalieri possano essere indirizzati** all'uso di auto efficienti e all'uso sostenibile delle auto (condivisione). Evidentemente non si tratta di erogare contributi, ma di studiare delle misure che penalizzino gli automobilisti frontalieri che si comportano in modo contrario alla mobilità sostenibile.
10. I membri firmatari di questo rapporto, chiedono al CdS di **studiare l'applicazione del sistema bonus/malus anche al settore delle due ruote**, in particolare ai motocicli. Infatti è pure opportuno limitare le emissioni e il consumo specifico, in particolare dei motori a due tempi tipici di questa categoria.

5. CONCLUSIONI

La minoranza della Commissione speciale dell'energia condivide quindi il progetto del Consiglio di Stato in quanto:

- migliora e rende fiscalmente neutro il sistema di calcolo degli ecoincentivi; senza generare costi supplementari per lo Stato;
- introduce un cash bonus per l'incentivazione all'acquisto di veicoli super-efficienti con conseguente accelerazione del rinnovo del parco veicoli circolanti in Ticino e con l'obiettivo di risparmiare nel 2020 64 GWh/a di energia fossile, pari a 5 milioni di litri di carburante;
- permette di ammodernare e ampliare l'infrastruttura di ricarica pubblica;
- è in sintonia con gli obiettivi del PEC;
- migliora la qualità dell'aria;

- trova una destinazione intelligente del surplus finanziario (ca. 5 milioni) accumulato dagli attuali ecoincentivi;
- permette di attivare importanti collaborazioni e progetti innovativi, con ricadute finanziarie e d'immagine molto interessanti per il Ticino;
- permette di attingere a fr. 500'000.- di sussidi federali e ad ulteriori fr. 200'000.- per il car sharing con auto elettriche e range-extender (ibride);
- permette di promuovere anche in Ticino il car sharing e di considerare parzialmente evasa la mozione del 26 settembre 2011 presentata da Francesco Maggi per il gruppo dei Verdi "Per un sostegno concreto alla diffusione del car sharing" (M 7667);
- permette di anticipare i tempi rispetto a quelle che saranno le leggi ed i limiti europei a partire dal 2020 (emissioni massime fino a 95g/CO2 al KM con conseguenti multe per gli importatori che ricadrebbero inevitabilmente sull'acquirente finale);
- salvaguarda il valore residuo dei veicoli superefficienti degli acquirenti ticinesi, in quanto si stima che il loro deprezzamento sarà inferiore a quello di autoveicoli non superefficienti;
- permette al Canton Ticino di profilarsi sulla mobilità sostenibile con risvolti interessanti per l'ambiente, l'economia e il turismo.

Per tutti questi motivi, la minoranza della Commissione invita ad approvare il Disegno di legge e il Decreto legislativo allegati al messaggio n. 6774 del Consiglio di Stato.

Per la minoranza della Commissione speciale energia:

Francesco Maggi, relatore

Dadò - De Rosa - Jelmini - Schnellmann