

Messaggio

numero

6774

data

9 aprile 2013

Dipartimento

ISTITUZIONI / TERRITORIO

Concerne

Modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977 concernente gli ecoincentivi e stanziamento di un credito quadro di fr. 30'000'000, per il periodo 2014-2020, per il finanziamento della mobilità sostenibile

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

il 22.01.2008 la Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio del 1977 è stata modificata al fine di conferire la base legale all'introduzione di ecoincentivi basati su un sistema di imposta di circolazione differenziata in funzione dell'efficienza energetica e ambientale dei veicoli a motore (Bonus/Malus)¹. La modifica di legge, entrata in vigore il 1.1.2009 congiuntamente al relativo regolamento di applicazione che ne definisce nel dettaglio le modalità di attuazione, prevede che l'applicazione degli ecoincentivi sia neutrale finanziariamente e eventuali maggiori o minori introiti per rapporto alle entrate che sarebbero derivate dall'imposta di circolazione senza l'applicazione degli stesi, siano riportati all'anno successivo. Se dopo i primi tre anni di applicazione si era confrontati con un saldo complessivo negativo, a fine del 2012, anche a causa di cambiamenti intervenuti a livello federale per quanto concerne la definizione dell'efficienza energetica dei veicoli (etichetta energetica, vedi cap. 2.1), il saldo è positivo, cioè le entrate date dall'applicazione del malus superano le riduzioni di imposta date dal bonus (vedi Cap. 2.5).

A fronte di questa situazione, il Consiglio di Stato ritiene importante procedere ad una modifica del sistema degli ecoincentivi per garantire effettivamente la neutralità finanziaria e garantire nel contempo una maggiore efficacia, flessibilità e indipendenza nella determinazione dei bonus e dei malus.

Infatti con il meccanismo attuale di ecoincentivi, basato sulle categorie energetiche dei veicoli, le eccedenze annuali determinate dall'applicazione dei malus tendono e tenderanno ad aumentare a causa, principalmente, della modifica del sistema di valutazione dell'efficienza energetica avvenuta nel 2011 e degli aggiornamenti annuali delle categorie, ambedue di competenza federale.

Parallelamente si intende cogliere l'opportunità di questa modifica per integrare questo provvedimento con la richiesta di un credito quadro, interamente compensato dalle entrate derivanti da uno specifico supplemento sull'imposta di circolazione, destinato a finanziare l'attuazione di quanto la politica energetica e dei trasporti cantonali intendono perseguire a favore di uno sviluppo sostenibile e duraturo.

¹ Messaggio 5881 del 6.2.2007 concernente la modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977 (RL 7.4.2.2)

Infatti nell'ambito delle politiche settoriali citate, ma in particolare in quella energetica definita con il Piano energetico cantonale (PEC, vedi relativo Messaggio), sono stati delineati degli indirizzi volti a promuovere una mobilità sostenibile, definiti degli obiettivi conseguenti e stabiliti una serie di provvedimenti specifici atti a raggiungerli. L'intento è dunque quello di sostenere l'attuazione di una politica energetica efficace.

Con il presente messaggio vi sottoponiamo pertanto una modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore volta a raggiungere i seguenti obiettivi:

- destinare le entrate, derivanti da un supplemento sull'imposta di circolazione applicato a tutte le automobili, al finanziamento di un credito quadro per la promozione della mobilità sostenibile, mirato prioritariamente ad incentivare l'acquisto di veicoli molto efficienti a livello di mobilità privata, collettiva, aziendale e pubblica e ad incoraggiare la sostituzione di veicolo poco efficienti;
- correggere il meccanismo degli ecoincentivi, basandolo sulle emissioni di CO₂ e non più sulle categorie energetiche, in modo da:
 - renderlo indipendente da cambiamenti decisi a livello federale;
 - renderlo neutrale finanziariamente sul corto termine;
 - garantire una maggiore flessibilità dei bonus-malus al fine di permettere una definizione di bonus attrattivi e di malus sopportabili per l'automobilista-contribuente;
 - permettere una maggiore prevedibilità delle entrate;
- applicare il nuovo sistema bonus-malus in modo omogeneo su tutti i veicoli la cui prima immatricolazione è successiva al 1.1.2009, sostituendo quello attuale.

1. IL PIANO ENERGETICO CANTONALE

Con il Piano energetico cantonale (PEC) il Consiglio di Stato ha definito la politica energetica cantonale dei prossimi anni. Una politica dinamica in grado di affrontare le sfide poste dalle esigenze attuali e future attraverso proposte volte a diminuire i consumi e le emissioni di CO₂ e a diversificare la produzione e l'approvvigionamento, considerando nel contempo gli interessi economici legati al settore energetico, sia a livello di investimenti per la produzione indigena e la copertura del fabbisogno, sia a livello di costi per il consumatore finale.

In questo contesto, l'attuazione di provvedimenti nel settore della mobilità è determinante, ritenuto che questo settore è responsabile per oltre il 30% del consumo energetico globale in Ticino, di cui più del 95% prodotto con carburanti fossili (vedi Cap. 2 del PEC), fonti principali di emissioni di CO₂ e di inquinanti primari come il diossido di azoto (vedi Rapporto sulla qualità dell'aria del 2012), e che una politica energetica sostenibile deve pertanto agire in questo settore sull'elevato potenziale di efficienza, sulla conversione dei vettori energetici di origine fossile e su modalità razionali di trasporto, il tutto nell'ottica di una mobilità sostenibile dal profilo energetico, climatico e ambientale.

Lo scrivente Consiglio di Stato ritiene dunque necessario promuovere la mobilità sostenibile. In particolare ritiene opportuno sostenere la diffusione di veicoli super-efficienti (in termini energetici), incluso quelli totalmente o parzialmente elettrici, l'allestimento dell'infrastruttura di ricarica necessaria, l'informazione e la consulenza agli utenti.

Lo scopo finale è quello di migliorare:

- l'efficienza energetica con l'adozione di sistemi di trazione efficienti;
- l'efficacia energetica con l'adozione di veicoli efficienti di trasporto in comune o collettivi.

L'obiettivo è quello di perseguire una riduzione dei consumi, da un lato, la conversione dei vettori energetici di origine fossile, dall'altro, con una parallela riduzione delle emissioni di gas inquinanti.

1.1. Efficienza energetica dei veicoli

L'efficienza dei veicoli dipende essenzialmente dal sistema di trazione. La trazione elettrica è intrinsecamente superiore, dal profilo dell'efficienza, a quella di motori a combustione interna che hanno un limite fisico di rendimento di poco superiore al 30%. I motori elettrici hanno invece un rendimento che può superare l'80%. In condizioni reali, in particolare nel traffico cittadino, essi hanno dei consumi di energia fino a 2-3 volte inferiori ai motori a combustione. Nelle medesime condizioni anche i veicoli ibridi possono ottenere dei consumi nettamente inferiori ai veicoli con motore a scoppio.

Se però si considera l'intera filiera energetica, all'efficienza del sistema di trazione deve essere sommata l'efficienza legata ai processi necessari per rendere disponibile l'energia a bordo della vettura. A questo proposito si rileva che per un veicolo elettrico, rispetto ad uno paragonabile alimentato a gasolio, l'efficienza complessiva dell'intera catena energetica è:

- inferiore se l'energia elettrica proviene da centrali nucleari o da scarti vegetali (scarso rendimento nella produzione di elettricità a partire dal combustibile primario);
- praticamente identica se l'energia elettrica è prodotta dal carbone (rendimento mediocre nella produzione di elettricità a partire dal combustibile primario);
- mentre risulta superiore per tutti gli altri casi (rendimento buono nella produzione di elettricità a partire dal combustibile primario).

La migliore efficienza complessiva viene raggiunta nella situazione in cui il veicolo elettrico è alimentato con energie rinnovabili, nell'ordine: fotovoltaico, eolico e idroelettrico.

In effetti quasi tutte le case automobilistiche si stanno orientando verso la graduale elettrificazione dei loro veicoli, e anche i giornalisti del settore ne colgono i pregi dal profilo tecnico ed energetico. Per la prima volta essi hanno scelto come auto dell'anno 2011 un veicolo elettrico (la Nissan LEAF), e nel 2012 hanno raddoppiato con un'elettrica con range extender (OPEL Ampera / Chevrolet VOLT).

L'avvento delle batterie al litio ha dato di fatto una svolta allo sviluppo dei veicoli elettrici. Infatti questa tipologia di batterie permette di avere una maggiore autonomia ed è al 100% riciclabile. Sulla base di questa tecnologia si stanno ora sviluppando veicoli di vario genere: auto da città, famigliari e pure a quattro trazioni in grado di adattarsi a condizioni stradali e meteorologiche anche estreme.

Diversi studi a livello nazionale ed europeo² dimostrano che l'auto del futuro (quasi il 100% nel 2050) sarà elettrica in quanto più efficiente dal profilo energetico e da quello delle emissioni di CO₂ e ciò considerando tutta la catena energetica "well-to-wheel", dalla produzione dell'energia elettrica al veicolo in sé stesso (letteralmente "dalla fonte alla ruota").

Il discorso fatto può essere fatto per analogia ai veicoli ibridi o con un range extender, tenendo però presente l'abbinamento delle due tecnologie, i motori a combustione interna ed il motore elettrico, che svolgono funzioni diversi per le due tipologie di veicoli.

² Elektrofahrzeuge: Marktpenetration in der Schweiz bis 2020 – Alpiq -2009
Electric Vehicles – The future of transport in Europe – Union of the electricity industry (Eurelectric) – 2009



Tabella 1: Diverse catene energetiche di veicoli elettrici paragonati al veicolo di riferimento (diesel di nuova generazione – indicato dalla freccia). In giallo il consumo energetico dovuto alla produzione del carburante (well-to-tank) e in viola il consumo relativo al veicolo stesso (tank-to-wheel). Dati tratti da: [optiresource.org](http://www.optiresource.org) e basati su studi di JRC, cfr. http://www.optiresource.org/prova/en/software/for_experts/documentation/d-base.html

1.2. Attività del Cantone svolte finora a sostegno della mobilità sostenibile

Prima del 2009 il Cantone aveva sostenuto il progetto VEL e promosso l'insediamento di stazioni di rifornimento di gas carburante a Mendrisio, Viganello e Bioggio.

In seguito le attività sostenute in riferimento alla mobilità sostenibile (cfr. Messaggio 6434 del 21.12.2010³ e relativo Decreto legislativo del 17 marzo 2011 concernente lo stanziamento di un credito quadro di 65 mio. di franchi per l'attuazione della politica energetica definita con il PEC) riguardano soprattutto studi relativi all'infrastruttura di ricarica per auto elettriche di seconda generazione: RiParTI 2.0 (progetto precedentemente denominato Nectar).

³ Messaggio governativo n. 6434 del 21 dicembre 2010 concernente lo stanziamento di un credito quadro di fr. 65'000'000.–, per il periodo 2011-2020, relativo all'attuazione di una politica energetica integrata attraverso un programma di incentivi per l'impiego parsimonioso e razionale dell'energia (efficienza energetica), la produzione e l'utilizzazione di energia da fonti indigene rinnovabili e la distribuzione di energia termica tramite reti di teleriscaldamento, nonché attraverso il sostegno e la promozione della formazione, della postformazione e della consulenza nel settore dell'energia.

Nell'ambito del progetto RiParTI il Ticino dispone attualmente di quasi 100 stazioni di ricarica pubbliche, alcune in servizio dal 1995. Da qui l'esigenza di sviluppare nell'ambito di RiParTI 2.0, una nuova generazione di colonnine di ricarica pubbliche (adeguate al sistema di comunicazione "mode-3" secondo la norma IEC 61851) adatte alle esigenze dei nuovi veicoli, ma comunque in grado di garantire la compatibilità con quelli più datati. Nell'ambito dello stesso progetto, a Mendrisio è anche stata installata la prima colonna di ricarica rapida facente parte della rete nazionale EVite, che prevede oltre 150 siti in tutta la Confederazione. Un secondo progetto, sempre nell'ambito di RiParTI 2.0 è invece dedicato allo sviluppo di un nuovo tipo di ricarica domestica, che oltre a permettere la comunicazione con il veicolo ("mode-3") sarà in grado di determinare il carico sulla rete elettrica e di conseguenza il momento più opportuno per ricaricare il veicolo. In questo modo sarà possibile ottenere un benefico effetto di livellamento del carico sulla rete elettrica, in particolare permettendo ai veicoli elettrici di assorbire i picchi di produzione degli impianti fotovoltaici.

Anche nell'ambito del PRA (Piano di risanamento dell'aria) nel 2012 (cfr. Messaggio nr. 6558 del 9.11.2011⁴ e relativo Decreto legislativo del 24.1.2012) è stato votato un secondo credito quadro volto all'attuazione dei provvedimenti per la promozione del trasporto pubblico e della mobilità aziendale (susseguente a un primo credito, cfr. Messaggio nr. 6022 del 22.1.2008⁵ e relativo decreto legislativo del 6.5.2008).

Il PRA mira infatti, tra le diverse misure, ad accrescere l'utilizzo di mezzi di trasporto meno inquinanti. Di conseguenza si rendono necessarie delle misure promozionali che facciano leva sul cambiamento delle abitudini. Il credito mira sostanzialmente a promuovere il trasporto pubblico e gli abbonamenti Arcobaleno, le misure legate ai piani di mobilità aziendale, ossia il car pooling, il bikesharing, l'iniziativa bike to work, l'azione bici-treno, il bike+rail, le misure per lo stazionamento di biciclette e la mobilità pedonale.

1.3. Consumi di energia nel settore della mobilità

Il PEC stima che in Ticino nel 2011 il consumo globale di vettori energetici di origine fossile sia stato pari a 6'699 GWh/anno (5'790 GWh di olio combustibile e 909 GWh/anno di gas), corrispondenti al 65% dei consumi complessivi di energia registrati sul territorio Cantonale.

Un ruolo primario, sempre per quanto concerne i consumi di energia di origine fossile, spetta al settore dei trasporti, che, si stima incida per 3'055 GWh/anno. Seguono il riscaldamento delle abitazioni (1'975 GWh/anno di olio combustibile + 390 GWh/anno di gas), i processi produttivi (420 GWh/anno di olio combustibile + 207 GWh/anno di gas) e il riscaldamento degli stabili amministrativi e commerciali (343 GWh/anno di olio combustibile + 309 GWh/anno di gas). E' come se il settore dei trasporti avesse consumato ogni anno l'equivalente di 341 milioni di litri di benzina (1 litro di benzina = 8,94 kWh) o 307 milioni di litri di gasolio (1 litro di gasolio = 9,96 kWh), in sostanza attorno ai 1'000 litri di carburante all'anno per abitante in Ticino.

Quasi un terzo dei consumi energetici del Cantone Ticino è dunque imputabile alle esigenze di mobilità (complessivamente 3'225 GWh nel 2011, pari al 31.6% dei consumi energetici complessivi registrati sul territorio cantonale).

⁴ Richiesta di un credito complessivo di Fr. 2'700'000.- per il quadriennio 2012-2015 per l'attuazione dei provvedimenti per la promozione del trasporto pubblico e della mobilità aziendale previsti nell'ambito del Piano di risanamento dell'aria (PRA)

⁵ Richiesta di un credito complessivo di fr. 3'024'000.-- per il periodo 2008-2011 per l'attuazione dei provvedimenti previsti dal Piano di risanamento dell'aria (PRA)

Come già indicato sopra, i carburanti fossili contribuiscono alla copertura del fabbisogno energetico della mobilità per quasi il 94.7%. Tali valori sono in linea con i consumi a livello svizzero.

1.4. Obiettivi e indirizzi del PEC per la mobilità

- Risparmio: Ridurre del 25% il fabbisogno energetico del settore dei trasporti rispetto ai valori del 2008.
- Sostituzione: Coprire il fabbisogno energetico del settore dei trasporti nelle seguenti proporzioni:
- 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.
- promuovere le percorrenze da modi di trasporto ad elevato consumo di energia a modi di trasporto a ridotto consumo d'energia (percorrere meno km con l'auto, usare più trasporto pubblico, mobilità lenta, ecc.)
- sostenere il cambiamento tecnologico per l'introduzione di veicoli più efficienti.

Con il presente messaggio, lo scrivente Consiglio di Stato si prefigge dunque di sfruttare i maggiori introiti derivanti dall'applicazione degli ecoincentivi per perseguire gli indirizzi delle politiche settoriali in ambito energetico, climatico, ambientale e della mobilità. Il Governo ritiene pertanto opportuno un aggiornamento della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977 che permetta di utilizzare tali maggiori entrate per alimentare un credito quadro a favore di provvedimenti per la mobilità sostenibile atti a raggiungere gli obiettivi prefissati, con particolare attenzione alla promozione dei veicoli super-efficienti, tra i quali anche i veicoli totalmente o parzialmente elettrici.

Il tutto non determinando aumenti o diminuzioni dell'importo complessivo per rapporto all'imposta di circolazione calcolata senza bonus-malus sul periodo di applicazione degli stessi, garantendo di fatto la neutralità finanziaria attualmente sancita attualmente dalla legge.

1.5. Provvedimenti del PEC per la mobilità

Il piano d'azione 2013 del PEC prevede i seguenti provvedimenti:

- C.6.1 Provvedimenti già attivati a livello cantonale
- C.6.2 Revisione del sistema degli eco-incentivi
- 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

Con il presente Messaggio si propongono le modifiche legislative necessarie per procedere in particolare con i provvedimenti C.6.2, C.6.3 e finanziarne l'attuazione (C.6.4, C.6.5).

Attraverso gli incentivi all'acquisto di un veicolo super-efficiente si mira, come evidenziato nel PEC, a ridurre la differenza di costo rispetto ad un veicolo meno efficiente.

1.6. Strategia energetica 2050 della Confederazione⁶ ed attività corrente

La politica federale nel settore della mobilità individuale è in fase di forte evoluzione anche perché negli ultimi anni le attenzioni si sono rivolte principalmente all'edilizia (programma Minergie), e ai trasporti pubblici. A livello di autoveicoli, la novità principale è l'introduzione della legge sul CO₂ (che riprende quella analoga a livello Europeo), che richiede ai produttori/importatori una emissione media in costante ribasso, dagli 130g/km del 2015 ai soli 95g/km per il 2020.

Questo rinnovato interesse (dopo gli anni '90 durante i quali fu lanciato il concorso federale per il progetto VEL, poi vinto da Mendrisio), deriva anche dalle discussioni interne all'amministrazione federale (soprattutto tra UFE ed ASTRA) circa il ruolo della mobilità individuale nell'ambito della strategia energetica 2050, che naturalmente tiene anche conto della decisione di uscita dal nucleare e quindi dell'avvento di una notevole produzione stocastica (in particolare fotovoltaica), che richiede dei consumatori "flessibili" per i picchi di produzione, quali le auto elettriche, se dotate di caricabatterie "intelligenti".

Il Consiglio di Stato nella sua presa di posizione sulla Strategia energetica 2050 ha fatto presente che la mancanza di provvedimenti nel settore della mobilità è una lacuna che va colmata.

1.6.1. Mozione concernente la mobilità elettrica: Masterplan per uno sviluppo intelligente

La mozione 12.3652 del 25 giugno 2012 chiede al Consiglio Federale di agire in favore della mobilità elettrica e di elaborare un masterplan per accelerare l'affermazione sul mercato del trasporto privato elettrico. Tale piano dovrà essere articolato intorno alle seguenti priorità:

1. Sostegno agli sforzi privati di realizzare una rete a livello nazionale di stazioni di ricarica rapida, per esempio fornendo aiuto nella fase di pianificazione dei bisogni;
2. Funzione di modello svolta dalla Confederazione: nel quadro delle misure per migliorare l'efficienza energetica del parco veicoli della Confederazione, devono essere acquistati veicoli elettrici o ibridi, laddove ciò risulti possibile e opportuno dal punto di vista organizzativo, ecologico ed economico;
3. Maggiore presa in considerazione della mobilità elettrica nelle offerte d'informazione e di consulenza sostenute dalla Confederazione e destinate a ditte e privati;
4. Proseguimento e rafforzamento mirato dei lavori di ricerca e sviluppo nel settore delle propulsioni elettriche o ibride, in collaborazione con gli istituti di ricerca svizzeri, l'industria svizzera dell'automobile e l'indotto. Efficienza e compatibilità ambientale devono essere le parole chiave; l'interazione fra istituti di ricerca, produttori e importatori dovrà consentire di utilizzare le risorse in maniera efficace;
5. Presentazione di soluzioni per coprire il futuro fabbisogno di elettricità legato al settore della mobilità in modo compatibile con la Strategia energetica 2050, dando la priorità, oltre che alla riduzione del consumo di vettori fossili, anche all'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili;
6. Dove necessario e utile, il Consiglio federale può sostenere o lanciare progetti pilota;
7. La Confederazione deve influenzare la composizione del parco veicoli senza ricorrere al versamento di sovvenzioni agli utilizzatori per l'acquisto di veicoli e per l'infrastruttura di ricarica.

⁶ www.strategiaenergetica2050.ch; www.admin.ch/ch/i/gg/pc/pendent.html#DATEC.

Il Consiglio federale, nel suo parere del 22.08.2012, sostiene che la mobilità elettrica fornisce un importante contributo per migliorare l'efficienza energetica nel campo della mobilità e, in particolare, nella gestione di un parco di autoveicoli. Già oggi l'amministrazione promuove l'affermazione sul mercato dei veicoli elettrici, incentivando l'efficienza energetica dei veicoli o sostenendo progetti pilota o di dimostrazione nel settore della mobilità elettrica. La mozione fornisce dunque un ulteriore punto di appoggio politico per proseguire le attività di promozione della mobilità elettrica, senza peraltro incentivare in maniera troppo unilaterale questa tecnologia.

A seguito della mozione 12.3652 nel frattempo approvata dalle due camere, l'UFE ha già pubblicato un primo concorso con scadenza aprile 2013, dotato di 1 Milione di Franchi annui per la promozione di auto elettriche. Il Ticino, per il tramite di InfoVEL, parteciperà a questo concorso e il Consiglio di Stato si augura che l'UFE tenga in opportuna considerazione le favorevoli condizioni quadro che tramite l'adozione di questo messaggio permetteranno al Cantone Ticino di proseguire il proprio ruolo pionieristico nell'ambito della promozione di auto efficienti ed elettriche. Per quanto riguarda la possibilità di erogare incentivi all'acquisto prevista nel PEC (contributi una-tantum o cash-bonus), l'UFE nella sua lettera del 14.11.2012 al Consiglio di Stato ha già segnalato di apprezzare l'iniziativa del Cantone Ticino scrivendo che «constatiamo con piacere che il Cantone Ticino è intenzionato a proseguire l'esperienza con il sistema di bonus-malus. E questo a maggior ragione, visto che la misura «bonus-malus per le automobili» per il momento non figura nella Strategia energetica 2050. Oltre a sostenere le misure volontarie, SvizzeraEnergia si prefigge di promuovere progetti innovativi. Questo obiettivo può anche comportare che in un Cantone pilota venga sperimentata e rielaborata una misura al fine di creare un potenziale d'azione sul piano nazionale».

2. IL SISTEMA ATTUALE DI ECOINCENTIVI

Con l'approvazione del Gran Consiglio, il 22.1.2008, della modifica della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore⁷ si è posta la base legale per il sistema attuale degli ecoincentivi. Infatti il nuovo art. 1a recita:

¹ *L'imposta di cui alle lettere c) ed e) dell'art. 1 cpv. 1 per i veicoli di nuova immatricolazione viene moltiplicata per un coefficiente (bonus/malus).*

² *Il coefficiente di moltiplicazione viene stabilito dal Consiglio di Stato ogni due anni sulla base dell'appartenenza ad una determinata categoria energetica e in funzione del mantenimento della neutralità finanziaria.*

Con questa modifica si è dunque introdotto il concetto di un bonus/malus basato sulle categorie di efficienza energetica indicate nell'etichettaEnergia e la necessità di garantire la neutralità finanziaria, cioè nessun aumento né diminuzione dell'importo complessivo per rapporto all'imposta di circolazione calcolata senza l'applicazione del coefficiente (non viene stabilito per contro su che periodo debba essere garantita tale neutralità).

Le modalità di applicazione di questi principi sono di competenza del Consiglio di Stato che li ha definiti nello specifico regolamento di applicazione adottato il 11.11.2008⁸. Sia la modifica legislativa che il regolamento sono entrati in vigore il 1.1.2009.

⁷ Messaggio 5881 del 6.2.2007 concernente la modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977 (RL 7.4.2.2)

⁸ RL 7.4.2.2.1

A partire da questa data, per l'immatricolazione di veicoli nuovi, la formula di calcolo dell'imposta che si basa su una relazione tra peso totale e potenza del veicolo, viene dunque moltiplicata con un coefficiente bonus/malus (K). In effetti il regolamento stabilisce che il coefficiente di moltiplicazione è applicabile per il momento unicamente ai veicoli della lett. e) dell'art. 1 cpv. 1 della legge, cioè alle automobili con un peso inferiore ai 3'500 kg, con i criteri seguenti:

- le automobili nella categoria energetica A e con emissioni di CO₂ inferiori o uguali a 140 g/km e (in caso di carburante diesel) con filtro antiparticolato di serie, pagano il 50% dell'imposta di circolazione di base (K = 0.5);
- le automobili nella categoria energetica F pagano un supplemento d'imposta del 20% (K=1.2);
- le automobili nella categoria energetica G pagano un supplemento d'imposta del 50% (K = 1.5)
- L'imposta delle automobili inserite nelle altre categorie energetiche (A, se diesel senza filtro oppure emissioni di CO₂ >140 g/Km, B, C, D, E) non subisce modifiche (K= 1)

L'imposta di circolazione per le automobili sino a kg 3'500 si calcola quindi con la seguente formula:

$$IC = K * [158 + (kg * kW)/560]$$

Sono pure regolati i seguenti casi particolari:

- Il bonus (riduzione dell'imposta) è garantito per i due anni successivi all'anno della prima immatricolazione, indipendentemente da eventuali cambiamenti delle categorie energetiche indicate nell'etichetta Energia del veicolo.
- Come già precedentemente in vigore, tutti i generi di veicoli a propulsione elettrica sono esonerati dall'imposta di circolazione. La condizione non ha limiti temporali.
- Veicoli Ibridi: i veicoli ibridi (con una parte di trazione elettrica) beneficiano di un esonero pari al 50% dell'imposta di circolazione.
- Veicoli a metano e GPL: i veicoli a metano (gas naturale) o GPL beneficiano di un esonero pari al 25% dell'imposta di circolazione.
- Tutte le automobili con prima immatricolazione antecedente il 01.10.1987 (senza catalizzatore) pagano un supplemento d'imposta del 30% (K = 1.3).

2.1. Etichetta Energia

Come evidenziato precedentemente, il coefficiente bonus/malus K si basa sulla categoria di efficienza energetica indicata nell'etichetta Energia, introdotta a partire dal 1.1.2003 con l'entrata in vigore il 1.10.2002 della modifica dell'Ordinanza federale sull'energia (OEn)⁹ completata con un nuovo appendice, il 3.6 "Indicazioni relative al consumo di carburante e alle emissioni di CO₂ delle nuove automobili". L'OEn è stata poi modificata il 9.6.2006 e l'appendice 3.6 sostituito. La nuova regolamentazione, entrata in vigore il 1.7.2006, cambiava nel meccanismo ma non nella sostanza il metodo di allestimento dell'Etichetta Energia.

Quest'ultima indicava infatti per ogni vettura il peso a vuoto, il consumo di carburante in l/100 km e le emissioni di CO₂ in g/km e la categoria di efficienza energetica. La classificazione in sette categorie (A-G) era stabilita in funzione del consumo di carburante ponderato in base al peso a vuoto.

⁹ RS 730.01 – Modifica del 4.9.2002

Grazie all'etichetta Energia era ed è tutt'ora possibile effettuare dei confronti tra vetture della stessa categoria e prendere in considerazione, nel processo decisionale d'acquisto, anche i parametri energetici e climatici.

L'OEn delegava al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), il riesame ogni due anni dei limiti delle categorie di efficienza energetica dell'etichetta Energia.

Eventuali adeguamenti erano comunicati entro il 31 gennaio dell'anno seguente ed entravano in forza il 1 luglio con specifica Ordinanza del DATEC¹⁰, denominata OEEA. La modifica di quest'ultima del 29.1.2010 e valida a partire dal 1.7.2010, non ha determinato grandi cambiamenti di categoria.

Ben diverso è stato l'effetto dell'entrata in vigore, il 1.8.2011, di della modifica dell'OEn del 3.7.2011 che ha sostituito completamente l'appendice 3.6 determinando un cambiamento radicale dell'etichettatura del parco veicoli. Di fatto è stata introdotta una nuova etichetta Energia ed un nuovo sistema di classificazione in categorie di efficienza energetica. La prima classificazione è stata stabilita sulla base della nuova OEEA del 5.7.2011.

Le novità della nuova etichetta Energia entrata in vigore il 1.1.2012 sono le seguenti:

- Indicazione della classe di emissione EURO.
- Per il consumo energetico, oltre all'indicazione nell'unità corrente viene riportato anche l'equivalente benzina.
- Per le automobili elettriche le cui batterie possono essere ricaricate mediante la rete elettrica si considerano dunque anche le emissioni di CO₂ generate durante la produzione di energia elettrica. Per i veicoli a trazione parzialmente elettrica (plug-in-hybrid, range extender), il consumo elettrico e non elettrico viene indicato come somma. Per il consumo elettrico vengono considerate, come nel caso dei veicoli a trazione esclusivamente elettrica, le emissioni di CO₂ generate durante la produzione di energia elettrica.
- Sulla nuova etichetta Energia, le emissioni di CO₂ verranno ora rappresentate con una barra colorata e come valore di confronto verrà indicato il valore medio delle automobili nuove vendute l'anno precedente.
- La categoria di efficienza energetica è calcolata in ragione del 70% in base al consumo energetico assoluto e in ragione del 30% in base all'efficienza energetica relativa. Il consumo energetico assoluto si riferisce all'energia primaria ed è indicato in equivalente benzina. L'efficienza energetica relativa è il quoziente tra il consumo energetico assoluto e il peso a vuoto. L'efficienza energetica assoluta permette di comparare sistemi di propulsione e carburanti differenti, essendo il consumo energetico ora calcolato a partire dalla fonte energetica fino alla ruota (well-to-wheel) anziché dal serbatoio alla ruota (tank-to-wheel). L'efficienza energetica relativa permette invece, seppur in maniera molto più limitata, di classificare anche automobili di grossa cilindrata nelle categorie tra A e C.
- Gli aggiornamenti delle categorie di efficienza avvengono annualmente, in modo da tenere conto dei più recenti sviluppi della tecnica, evitando che un continuo aumento negli anni delle automobili inserite nella categorie migliori (A e B). I nuovi limiti delle categorie sono resi noti entro il 31 luglio tramite modifica dell'OEEA ed entrano in vigore il 1 gennaio dell'anno successivo¹¹.

¹⁰ Ordinanza del DATEC concernente le indicazioni dell'etichetta Energia per le automobili nuove del 8.9.2004 (OEEA, RS 730.011.1).

¹¹ La nuova OEEA del 5.7.2011 è dunque stata modificata il 3.7.2012: le nuove classificazioni sono entrate in vigore il 1.1.2013.

L'impatto di questi cambiamenti è visibile nei dati relativi al 2012 degli introiti derivanti dall'imposta sulla circolazione, decisamente aumentati (vedi Cap. 2.5). Per il 2013 si prevede un'ulteriore aumento dovuto agli aggiornamenti annuali delle categorie energetiche, che contribuiscono a "disturbare" notevolmente il mercato delle auto nuove viene "disturbato", in quanto questo dato può cambiare dal momento dell'ordinazione del veicolo a quello della sua immatricolazione deludendo le aspettative di chi si orienta con la categoria energetica nella scelta dell'auto.

Inoltre l'attuale regolamentazione degli ecoincentivi non permette di garantire una stabilità dell'imposta di circolazione, essendo appunto il coefficiente K dipendente dalle categorie di efficienza energetica dell'etichetta Energia.

Pertanto il Consiglio di Stato con la presente modifica, oltre a perseguire gli obiettivi di politica energetica, intende ottimizzare il meccanismo di calcolo degli ecoincentivi rendendo il coefficiente K unicamente dipendente dalle emissioni di CO₂ e slegandolo dalle categorie di efficienza energetica.

Così facendo si permette inoltre di rendere più equilibrata la formula di calcolo dell'imposta nel suo complesso. In effetti con la modifica proposta si tengono conto in modo lineare sia delle emissioni di CO₂, grazie al coefficiente K, sia della potenza e del peso del veicolo (parametri già considerati nella formula base per il calcolo dell'imposta di circolazione), a differenza del sistema attuale dove il peso viene considerato due volte (nella formula base direttamente e nel coefficiente K basato sulle categorie di efficienza energetica).

In definitiva con la presente proposta di modifica si vogliono raggiungere i seguenti obiettivi:

- rendere indipendente il meccanismo di calcolo dei bonus-malus da cambiamenti decisi a livello federale;
- stabilizzare le eccedenze annuali affinché siano sopportabili, sia nella loro globalità, sia come singolo malus all'automobilista-contribuente, attraverso una maggiore modulabilità e linearità dei bonus-malus;
- permettere una maggiore prevedibilità delle entrate.

2.2. Statistiche sul parco automobili sino a kg 3500 a partire dal 2008 (nuove immatricolazioni)

Facendo riferimento al rapporto di monitoraggio degli ecoincentivi a cura dell'InfoVEL, il numero di nuove immatricolazioni di automobili con un peso sino a 3'500 kg (art. 1 lett. e) della Legge sulle imposte e tasse di circolazione) in Ticino è cresciuto del 3.5% tra il 2010 e il 2011 (ultimo anno per il quale si dispone di dati completi), passando da 18'076 a 18'725. La categoria più venduta nel 2011 è stata la B con il 29.3%, le auto di categoria energetica G immatricolate erano il 2.6% (cfr. tabella 2).

Analizzando l'evoluzione delle categorie energetiche, si può notare che la A e la B sono cresciute, mentre tutte le altre categorie sono in calo rispetto al 2010. Questo sembra indicare una preferenza marcata delle categorie più efficienti (A e B) che rappresentano quasi il 58% del mercato.

Categoria	numero veicoli	%	emissioni CO2 medie [g/km]	consumo medio [l/100 km]	peso a vuoto medio [Kg]	potenza media [kW]	cilindrata media [ccm]
A	5375	28.7%	122	4.87	1309	82	1518
B	5493	29.3%	143	5.82	1375	95	1593
C	3796	20.3%	160	6.52	1471	105	1805
D	1848	9.9%	183	7.52	1602	125	1873
E	1461	7.8%	190	8.04	1493	124	1716
F	243	1.3%	220	9.25	1762	197	1884
G	492	2.6%	274	11.68	1801	287	2606
n.a.	17	0.1%	-	-	-	-	-
media 2011	-	-	152	6.23	1423	105	1758
media 2010	-	-	159	6.50	1412	103	1770
media 2009	-	-	166	6.82	1418	105	1819
media 2008	-	-	173	7.10	1452	106	1890
TOTALE	18725						
totale 2010	18076						
totale 2009	17085						
totale 2008	17545						

Tabella 2: nuove immatricolazioni del 2011 rispetto agli anni precedenti.

Per la prima volta si registra un calo marcato delle categorie F e G. Bisogna però tener conto nel confrontare le varie annate che il 1.7.2008¹² e, come detto, il 1.7.2010¹³ sono entrate in vigore nuove categorie di efficienza energetica.

Nel 2011 il 24.8% (4'643 veicoli) delle nuove immatricolazioni ha beneficiato di un bonus (quindi appartengono alla categoria energetica A e hanno emissioni di CO₂ inferiori a 140g/km). A questi si aggiunge l'1.65% (309 auto) di veicoli che hanno beneficiato di un esonero totale (auto elettriche) o parziale (ibridi, GPL o metano). Le auto soggette a una sovra imposizione erano 735, corrispondenti al 3.93% delle nuove immatricolazioni.

Osservando la suddivisione delle auto per carburante (cfr. Tabella 3) si nota un aumento importante dei veicoli diesel soggetti a bonus (quindi con filtro antiparticolato, categoria A ed emissioni di CO₂ fino a 140 g/km).

ecoincentivi	2008	TI 2008%	2009	TI 2009%	2010	TI 2010%	2011	TI 2011%
bonus benzina	1596	9.10%	2599	15.21%	2534	14.02%	2562	13.68%
bonus diesel	707	4.03%	835	4.89%	1411	7.81%	1832	9.78%
bonus ibrido	50	0.28%	128	0.75%	139	0.77%	245	1.31%
bonus metano	2	0.01%	20	0.12%	11	0.06%	4	0.02%
bonus GPL	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%
malus F	534	3.04%	361	2.11%	416	2.30%	243	1.30%
malus G	627	3.57%	606	3.55%	655	3.62%	492	2.63%
totale bonus	2355	13.42%	3582	20.97%	4095	22.65%	4643	24.80%
totale malus	1161	6.62%	967	5.66%	1071	5.92%	735	3.93%
totale esoneri	146	0.83%	228	1.33%	246	1.36%	309	1.65%

Tabella 3: confronto ecoincentivi 2008-2011

Il consumo medio delle auto nuove vendute in Ticino ammontava a 6.23 l/100 km, le emissioni di CO₂ medie a 152 g per km, la potenza media 105 kW, il peso a vuoto medio 1'423 Kg e la cilindrata media 1'758 ccm (cfr. Tabella 4).

	2008	2009	2010	2011
peso a vuoto (incl 75 Kg conducente) [Kg]	1'452	1'418	1'412	1'423
consumo di carburante [l/100 km]	7.10	6.81	6.50	6.23
emissioni di CO2 [g/km]	173	166	159	152
potenza media [kW]	106	105	103	105
cilindrata [ccm]	1'890	1'819	1'770	1'758

Tabella 4: confronto valori medi 2008-2011

¹² Modifica dell'OEEA del 31.1.2008

¹³ Modifica dell'OEEA del 29.1.2010

Se da una parte i consumi, le conseguenti emissioni e la cilindrata media sono ulteriormente diminuiti, il peso a vuoto e la potenza possono essere considerati stabili.

Oltre il 65% delle auto immatricolate nel 2011 è a benzina. Le auto Diesel senza filtro sono quasi scomparse, mentre quelle con filtro antiparticolato sono in forte crescita.

Il numero di auto a carburanti alternativi (ibridi, elettrici, a metano, a bioetanolo) è cresciuto ancora avvicinandosi alla soglia del 2%. Le vendite di auto a metano ammontano a 8, a 14 quelle di auto elettriche.

	2008	2009	2010	2011
Benzina	67.35%	70.45%	68.26%	65.75%
Diesel con filtro	28.57%	25.48%	29.08%	32.13%
Diesel	3.21%	2.67%	1.26%	0.39%
carburanti alternativi	0.87%	1.39%	1.41%	1.73%

Tabella 5: immatricolazioni per tipo di carburante

2.3. Statistiche sul globale del parco automobili sino a 3500 kg

Un'analisi completa del parco automobili circolante con un peso sino a 3'500 kg (art. 1 lett. e) della Legge sulle imposte e tasse di circolazione) con riferimento alle categorie energetiche è difficilmente possibile, perché occorrerebbe ricalcolare la serie storica relativa alle categorie energetiche sulla base delle modifiche dell'OEn e dell'OEEA intervenute dal 2003 al 2012. Inoltre per lo stato al 31 dicembre 2011 i dati non sono completi, infatti il 12% delle automobili non ha una categoria energetica di appartenenza (nel 2009 le auto senza categoria erano il 19%).

categoria energetica	numero auto in circolazione	%	emissioni medie di CO2 [g/km]	consumo [l/100 km]	peso [Kg]	potenza [kWh]	cilindrata [ccm]
A	20'469	10%	124	4.86	1'269	74	1'502
B	29'683	15%	143	5.75	1'324	83	1'569
C	33'169	16%	157	6.46	1'327	82	1'606
D	31'165	15%	174	7.21	1'364	89	1'704
E	25'522	12%	189	7.91	1'380	95	1'799
F	17'937	9%	210	8.77	1'476	107	2'017
G	27'303	13%	254	10.76	1'595	149	2'691
indefinito	25'339	12%	-	-	-	-	-
media	-	-	178	7.35	1'363	94	1'860
totale	210'587						
medie 2010	-	-	182	7.52	1385	96	1847

Tabella 6: parco veicoli circolante al 31. Dicembre 2011, per categorie

Senza entrare nel merito delle singole categorie vengono di seguito proposte alcune osservazioni di carattere generale. Il peso a vuoto medio delle auto circolanti in Ticino è inferiore al peso a vuoto medio delle nuove immatricolazioni 2011. Questo perché i dispositivi di sicurezza e di confort montati sulle nuove automobili le appesantiscono.

	consumo [l/100 km]	emissioni CO2 [g/km]	peso a vuoto [kg]	emissioni CO2/massa	consumo/massa
parco veicoli 2009	7.62	184	1'377	0.133	0.0055
parco veicoli 2010	7.52	182	1'385	0.131	0.0054
parco veicoli 2011	7.35	178	1'363	0.131	0.0054
immatricolazioni 2011	6.23	152	1423	0.107	0.0044
differenza %	-18.0%	-17.1%	4.2%	-22.3%	-23.2%

Tabella 7: confronto del rapporto tra massa e consumi, rispettivamente di emissioni di CO₂.

D'altra parte le emissioni di CO₂ delle immatricolazioni 2011 sono inferiori del 17.1% rispetto al parco automobili circolante (cfr. tabella 7).

Da rilevare che la distribuzione delle auto per anno della prima immatricolazione si nota che le auto immatricolate prima del 1.1.1987 (soggette a supplemento d'imposta del 30%) rappresentano il 2.01% (2.57% nel 2009) della flotta circolante mentre le auto immatricolate prima del 2000 sono circa il 26% (31% nel 2009).

Carburante	auto in circolazione 2009	2009%	auto in circolazione 2010	2010%	auto in circolazione e 2011	2011%
benzina	160'841	78.72%	159'875	78.25%	160'174	78.39%
diesel senza filtro	23'997	11.74%	22'535	11.03%	21'046	10.30%
diesel con filtro	17'741	8.68%	22'572	11.05%	27'446	13.43%
alternativi	1'745	0.85%	1'884	0.92%	1'910	0.93%
ibrido	741	0.36%	991	0.49%	1'023	0.50%
elettrico	124	0.06%	101	0.05%	114	0.06%
metano	95	0.05%	232	0.11%	234	0.11%
GPL	2	0.00%	12	0.01%	29	0.01%
bioetanolo	16	0.01%	71	0.03%	92	0.05%
altri carburanti	767	0.38%	477	0.23%	418	0.20%
Totale	204'324		206'866		210'576	

Tabella 8: suddivisione del parco veicoli in circolazione per carburanti.

2.4. Conclusioni sul periodo 2009-2011

In sintesi l'analisi dei dati 2011 relativi alle nuove immatricolazioni e al parco automobili circolanti mostra che:

- Sempre più ticinesi scelgono automobili efficienti di categoria A e B.
- Le auto con prima immatricolazione antecedente al 1987 tardano a uscire di scena. Le auto nuove rappresentano il 10% del parco veicoli circolante. Si dovranno attendere almeno altri 5 anni per vedere cambiamenti di rilievo importanti nel parco veicoli.
- I beneficiari di bonus ed esoneri sono ancora aumentati. I detentori oggetto di sovra imposizione (malus) sono diminuiti.
- L'evoluzione delle immatricolazioni, per quanto riguarda l'efficienza e le emissioni, segue una tendenza positiva, sia rispetto agli anni precedenti, sia rispetto al benchmark svizzero. In altre parole in Ticino si acquistano automobili più rispettose dell'ambiente che nel resto della Svizzera. Non da ultimo occorre considerare il potere d'acquisto ridotto dei Ticinesi per rapporto a quello dei Confederati che probabilmente conduce verso l'acquisto di automobili più modeste e quindi più piccole.
- La quota delle auto a carburante alternativo è in aumento. Questo è principalmente dovuto al fatto che l'offerta di modelli sta aumentando.
- Le immatricolazioni di auto a benzina sono leggermente calate a beneficio delle auto diesel con filtro, nettamente più efficienti. Nel medio periodo c'è da attendersi anche un cambiamento delle proporzioni nel parco automobili circolante.
- Per quanto riguarda il parco automobili si osserva che il consumo medio è in leggera diminuzione, mentre il peso medio delle auto in circolazione in Ticino può essere considerato stabile. Le auto moderne montano motori molto efficienti ma parte di questa efficienza viene compensata dall'aumento di peso dovuto a sicurezza e confort delle automobili.

2.5. Neutralità finanziaria e maggiori introiti anni 2009-2012

Come già indicato in precedenza, la neutralità finanziaria del sistema degli ecoincentivi è fissata dall'art. 1a cpv. 2 della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore, che prevede che per mantenere tale neutralità la formula di calcolo debba essere adeguata, se del caso, ogni due anni.

In base all'attuale articolo 1f cpv. 1 del Regolamento di applicazione, per neutralità finanziaria dell'imposta di circolazione si intende che l'importo incassato con l'introduzione degli ecoincentivi è identico a quello che sarebbe stato incassato senza ecoincentivi, maggiorato dell'importo previsto per la promozione della misura. Le eventuali differenze maturate vengono ogni volta riportate all'anno successivo e integrati nel calcolo di verifica della neutralità finanziaria. Si evidenzia come il sistema prevede che le spese di promozione del sistema degli ecoincentivi - così come erano state definite dal Parlamento - siano pure computate nel calcolo.

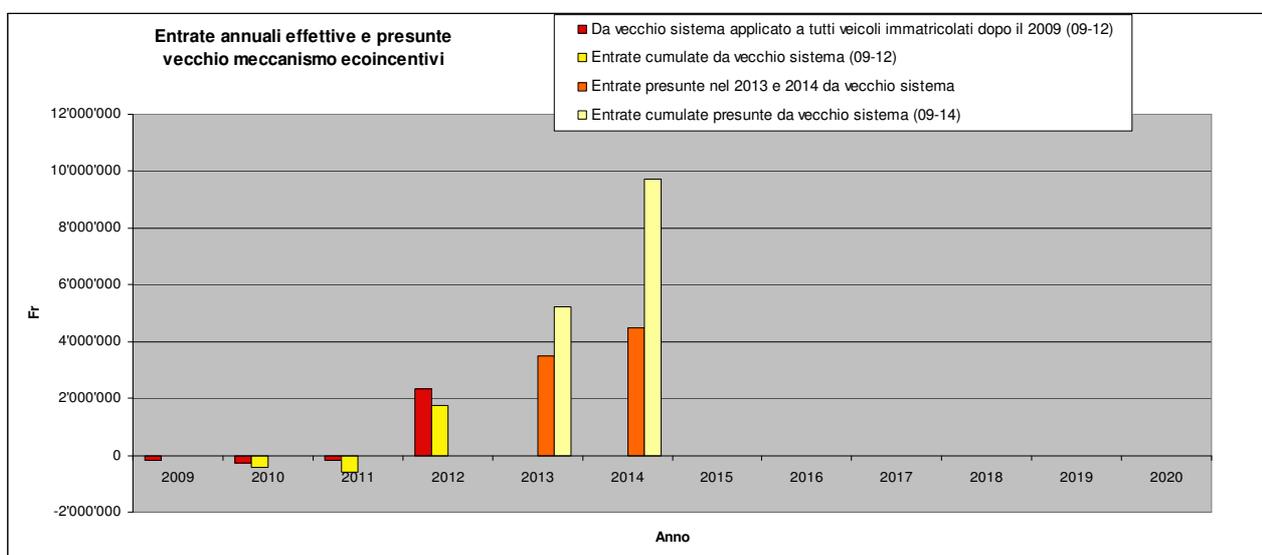
Come previsto dall'art. 1f cpv. 2, a fine settembre la Sezione della circolazione ha esperito le verifiche e svolto il calcolo degli effetti finanziari del sistema degli ecoincentivi:

	Bonus/Malus	Spese promozione	Totale
2009	- 69'340.20	-110'918.45	-180'258.65
2010	-172'749.00	-78'649.05	-251'398.05
2011	-74'931.00	-95'464.25	-170'395.25
2012	+2'439'518.00	-99'974.80	+2'339'543.20
SOMMA	+2'122'497.80	-385'006.55	+1'737'491.25

Tabella 9: saldo della maggiore entrata al 30.9.2011, dedotte le spese promozionali (Fonte: DI)

Dopo quattro anni di adozione del sistema bonus/malus si presenta un'eccedenza riportata pari a fr. 1'737'491.25, ciò che equivale al 1,9% dell'imposta di circolazione 2012 incassata con gli autoveicoli, sui quali il sistema degli ecoincentivi è applicato.

Per il 2013, si prevede che questa eccedenza ammonti a circa 3,5 Milioni, così che l'eccedenza totale accumulata a settembre 2013 supererà i 5 Milioni di franchi. La tendenza sarebbe all'aumento, tenuto conto, come già evidenziato, degli aggiornamenti annuali delle categorie energetiche effettuati a livello federale (vedi grafico).



Le eccedenze annuali determinate in sede di chiusura dei conti per gli anni 2009-2013, saranno riportate su di uno specifico conto di deposito dal quale saranno prelevati i crediti necessari al finanziamento del credito quadro per la mobilità sostenibile. Il predetto conto disporrà dunque di una dotazione finanziaria di partenza pari alle eccedenze cumulate dall'entrata in vigore del sistema bonus-malus sino al 31.12.2013.

A partire dalla prevista entrata in vigore della modifica di legge proposta con il presente messaggio, il conto sarà alimentato dalle entrate derivanti dal citato supplemento sull'imposta di circolazione applicato a tutte le automobili. Il nuovo meccanismo degli ecoincentivi, invece, non dovrà generare eccedenze per rapporto agli introiti dell'imposta di circolazione senza l'applicazione dei bonus-malus e del supplemento. Esso dovrà pure permettere di compensare, se del caso, anche le eccedenze degli anni 2009-2013. Conseguentemente il credito quadro dovrà essere interamente finanziato dagli introiti derivanti dal supplemento sull'imposta di circolazione.

A differenza di quanto previsto nel PEC, si è scelta la modalità del credito quadro in luogo di un fondo, in quanto esso permette di definire un orizzonte temporale e una dotazione finanziaria da destinare a questa politica di promozione della mobilità sostenibile.

3. PRINCIPI DEL NUOVO SISTEMA DEGLI ECOINCENTIVI (BONUS-MALUS)

Con il sistema degli ecoincentivi si vuole indurre l'automobilista ad attuare delle scelte sostenibili dal profilo energetico e ambientale, incoraggiandolo ad optare per un veicolo efficiente attraverso l'applicazione di un bonus sull'imposta di circolazione, da un lato, e scoraggiandolo attraverso l'applicazione di un malus.

Ne consegue che le emissioni di CO₂ rappresentino il parametro ideale per misurare la bontà di un determinato sistema di trazione e del suo vettore energetico, in quanto proporzionali al grado di efficienza energetica e ambientale del veicolo e parallelamente possibile indicatore delle caratteristiche della filiera energetica completa dalla fonte alla ruota in trazione.

Per completezza è opportuno ricordare che, oltre alle emissioni di CO₂ sulla intera filiera energetica sarebbe interessante considerare anche le emissioni di CO₂ che avvengono durante la produzione del veicolo e durante il suo smaltimento, ovvero i valori relativi all'intera "vita" del mezzo (LCA = Live Cycle Analysis). I dati scientifici relativi a produzione e smaltimento non sono tuttavia ancora disponibili per tutte le tecnologie/componenti, e quelli disponibili sono controversi. Tuttavia va anche detto che l'incidenza di questa porzione è, naturalmente a seconda delle percorrenze annue, di molto inferiore all'energia necessaria all'esercizio del veicolo medesimo, sicché la priorità per i prossimi decenni può e deve sicuramente essere data all'integrazione dell'intera catena energetica relativa all'esercizio (Well-to-Wheel), prima ancora che alla considerazione dei valori LCA.

Come già spiegato al Cap. 2.1, nel calcolo delle emissioni di CO₂ da indicare nell'etichetta Energia sono ora considerate le emissioni provocate dalla produzione dei carburanti alternativi a quelli di origine fossile (energia elettrica, carburanti misti), senza però applicare la LCA. Anche le perdite derivanti dalla trasformazione dell'energia primaria sono ora prese in considerazione nel calcolo della categoria energetica¹⁴.

L'intento è dunque quello di introdurre un sistema ottimizzato di bonus-malus dipendente unicamente dalle emissioni di CO₂, che permette di attuare gli indirizzi seguenti:

¹⁴ Modifica dell'OEn del 3.7.2011 e nuova OEEA del 5.7.2011 entrate in vigore il 1.8.2011

- garantire un'indipendenza dagli adeguamenti annuali delle categorie di efficienza energetica (stabiliti dalla Confederazione) ed una gestione dei coefficienti K sotto il diretto controllo dell'autorità cantonale;
- equilibrare il calcolo dell'imposta integrando in modo lineare i parametri determinanti: peso, potenza ed emissioni di CO₂ (quest'ultimi come detto sono un indicatore puro dell'efficienza energetica);
- definire una sequenza di K più omogenea grazie ad una segmentazione più fine data dalla possibilità di utilizzare le emissioni di CO₂ quale parametro di riferimento;
- garantire una neutralità finanziaria a corto termine;
- applicare il nuovo sistema ai veicoli la cui prima immatricolazione è successiva al 1.1.2009.

Per questi motivi, con il presente Messaggio si propone una modifica della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore (descritta nel dettaglio al Cap. 5) che persegue i seguenti obiettivi:

- I. **Eliminare la dipendenza dalle categorie energetiche**, che vengono modificate annualmente dal DATEC in funzione dell'offerta aggiornata da parte dei costruttori automobilistici, ma che non riflette le effettive vendite.
Oltre a questa "distorsione" si elimina anche un effetto deleterio per l'amministrazione e la comunicazione dell'imposta di circolazione: infatti si eviterebbe che la categoria energetica di un determinato veicolo, per l'anno successivo, venga cambiata, creando insicurezza e anche frustrazione sia negli automobilisti che avevano scelto coscientemente la loro vettura e che si ritrovano una categoria peggiore da un giorno all'altro.
- II. Introdurre la **neutralità tecnologica** utilizzando per tutti i sistemi di trazione ed alimentazione uno stesso metro di misura -ovverosia le emissioni di CO₂- evitando di specificare i singoli sistemi titolati a beneficiare di riduzioni o esenzioni della imposta di circolazione, così come avviene con l'imposta di circolazione odierna.
- III. Porre le basi per poter applicare i valori di emissione CO₂ non solamente al veicolo stesso come succede oggi (cioè "tank-to-wheel") bensì alla intera catena energetica (ovverosia "**well-to-wheel**"). Ciò per differenziare il valore a seconda che un veicolo a gas sia alimentato da metano derivato dal petrolio o metano derivato da rifiuti domestici (ovverosia biogas), oppure a seconda se un veicolo elettrico sia alimentato da elettricità derivata da carbone o nucleare, rispetto a fonti fotovoltaiche o idroelettriche. (A livello pratico non è indispensabile calcolare il valore per ogni singola catena energetica, ma possono essere considerate delle medie a livello di "Mix ticinese").
- IV. Come attualmente, il nuovo sistema potrà essere applicato ai veicoli di cui alle lett. c) ed e) dell'art. 1 cpv. 1 della Legge. In una prima fase il Consiglio di Stato intende proseguire con l'applicazione degli ecoincentivi alle sole automobili con peso inferiore ai 3'500 kg.
- V. Far pagare un **minimo d'imposta di circolazione annua a tutti i veicoli** (senza esoneri o eccezioni), in quanto tutti usufruiscono della infrastruttura stradale cantonale e quindi sarebbe opportuno che tutti contribuiscano al loro finanziamento. Pertanto a livello di legge si definisce una forchetta per il fattore K da 0.2 a 1.8.
- VI. Ottenere una **effettiva neutralità finanziaria**, così come era nelle intenzioni del Gran Consiglio già al momento dell'introduzione degli ecoincentivi. Dopo i primi anni in cui c'è stata una "minore entrata", alla fine settembre 2013 la sopravvenienza del gettito raggiungerà un'eccedenza d'incasso pari a 5 Milioni.
L'obiettivo è di garantire la neutralità finanziaria sul corto termine, possibilmente nel corso dei due anni successivi.

Come indicato il nuovo meccanismo di calcolo sarà applicabile a tutti i veicoli immatricolati dopo il 1.1.2009. Pertanto l'attuale sistema di calcolo dei bonus-malus decade e sarà sostituito dal nuovo sistema. A partire dall'entrata in vigore della modifica della legge qui proposta, che a mente del Consiglio di Stato dovrebbe essere al 1.1.2014, il nuovo fattore K dipenderà unicamente dalle emissioni di CO₂ (che come specificato in precedenza sono comunque direttamente correlate all'efficienza energetica ed agli impatti sull'ambiente) specifiche del sistema di trazione.

Il nuovo meccanismo degli ecoincentivi **dovrà generare eccedenze o minori entrate di poco conto** per rapporto agli introiti dell'imposta di circolazione senza l'applicazione dei bonus-malus, e, in ogni caso, dovrà di compensarle nell'arco dell'anno successivo.

4. PRINCIPI ED OBIETTIVI DEL CREDITO QUADRO PER LA PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

L'aumentato consumo di materie prime e di energia porta a un consistente rischio di esaurimento di risorse fondamentali come le materie fossili combustibili. La politica energetica diviene in questo contesto determinante, sia dal profilo economico che da quello ambientale e climatico. In effetti i vettori energetici primari che vengono trasformati dall'uomo per le proprie necessità sono per la maggior parte non rinnovabili (la cui disponibilità è limitata nel tempo) e di origine fossile (il cui consumo è ritenuto la principale causa dei cambiamenti climatici).

Diminuire la dipendenza dai vettori energetici non rinnovabili in generale e di origine fossile in particolare è un problema riconosciuto anche a livello economico, indirizzo reso ancor più prioritario dalle problematiche connesse con il clima. Si tratta dunque di operare delle scelte che tendano a diminuire i consumi di energia di origine fossile, garantendo nel contempo che gli ulteriori obiettivi legati allo sviluppo socio-economico, quali la sicurezza e la diversificazione dell'approvvigionamento, la razionalizzazione e l'ottimizzazione degli impianti di produzione di energia idroelettrica (settore di particolare importanza per il nostro Cantone) e della rete di distribuzione, possano essere raggiunti. A rendere ancora più complessa la problematica è il dato di fatto che i consumi energetici non tendono a diminuire e potranno creare in un futuro anche prossimo una situazione di eccessiva domanda energetica in rapporto alla capacità produttiva.

Da qui l'evidenza che qualsiasi politica energetica che vuole riuscire a conciliare gli obiettivi qui delineati, deve iniziare ad agire prioritariamente sui consumi. È necessario che l'energia sia utilizzata in maniera intelligente ed efficiente. Per questi motivi e come stabilito nel PEC, è opportuno che il Cantone Ticino incentivi l'efficienza e l'efficacia energetici, l'uso di energie rinnovabili locali, e quindi l'indipendenza sempre più marcata dalle fonti energetiche non rinnovabili e in particolare dai derivati del petrolio, anche per il settore dei veicoli, così come sta già facendo con successo da anni nel settore edile (Minergie, Solare termico, Biomassa).

Si tratta dunque di abbinare la promozione dell'efficienza e dell'efficacia energetica (politica energetica ed ambientale volta alla riduzione dei consumi e delle emissioni di gas inquinanti) con la conversione da vettori energetici di origine fossile a vettori energetici da fonte rinnovabile (politica climatica volta alla riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra).

Conseguentemente, oltre all'ottimizzazione del sistema degli ecoincentivi, si propone di introdurre un supplemento sull'imposta di circolazione applicabile a tutte le automobili, per garantire, grazie al supplemento sull'imposta di circolazione, il finanziamento di un credito quadro per la mobilità sostenibile volto all'incentivazione dell'acquisto di veicoli molto efficienti tramite contributi una tantum (cash-bonus) che permettano di ridurre la differenza di prezzo con veicoli meno efficienti. Grazie al finanziamento dell'incentivo all'acquisto, non solo si influenzano le decisioni degli automobilisti verso automobili più efficienti, ma, parallelamente si incoraggia la sostituzione del veicolo datate e meno efficiente.

In questo senso pure le entrate derivanti dal supplemento del 30% previsto all'art. 1 cpv. 3 dell'attuale legge per le automobili che non rispettano più gli standard minimi da un punto di vista energetico ed ambientale, saranno destinati al medesimo scopo. Proprio per favorire la sostituzione delle automobili meno efficienti e per parità di trattamento verso gli automobilisti ai quali si applica il malus (che può arrivare al 30% e superarlo), ma in possesso di automobili sicuramente più efficienti, si propone di stabilire una forchetta per il supplemento che arrivi al 40% dell'imposta dovuta.

Con questa nuova base legale si potrà attuare una politica energetica integrata nel settore della mobilità così come definita con il PEC e perseguire i principi e gli obiettivi, evidenziati al Cap. 1, che ne stanno alla base. Le entrate derivanti dai supplementi sull'imposta di circolazione, andranno dunque a compensare il credito quadro, richiesto con il presente messaggio, attraverso il quale concedere degli incentivi all'acquisto (cash-bonus) di veicoli.

Con il presente credito quadro saranno finanziati i seguenti provvedimenti a favore di una mobilità sostenibile:

- a. incentivare i veicoli elettrici e molto efficienti (emissioni minori di 95g/km);
- b. predisporre ed estendere una rete di ricarica moderna;
- c. promuovere una mobilità aziendale e pubblica efficiente, il car-sharing e car-pooling, il tutto attraverso il sostegno all'acquisto di veicoli super efficienti;
- d. fornire una consulenza di qualità.

Il credito quadro finanzierà altresì le spese amministrative.

In definitiva le entrate derivanti dall'applicazione dei supplementi, devono permettere di finanziare la mobilità sostenibile e devono essere commisurate alle esigenze di finanziamento del credito quadro. A partire dall'entrata in vigore della modifica di legge, oggetto del presente messaggio, le entrate annuali saranno determinate in sede di chiusura dei conti e riportate su di uno specifico conto di deposito dal quale saranno prelevati i crediti necessari al finanziamento della mobilità sostenibile a copertura degli incentivi erogati dal credito quadro qui richiesto.

Il predetto conto disporrà di una dotazione finanziaria di partenza pari alle eccedenze cumulate dall'entrata in vigore del sistema bonus / malus sino al 31.12.2013. Per il tramite del citato conto di deposito saranno compensate le misure d'incentivazione finanziate con il credito quadro, oggetto del presente messaggio. Le entrate derivanti dall'applicazione dei supplementi non potranno superare, sul periodo 2014-2020, l'importo del credito quadro. Ne consegue che il presente credito quadro non ha nessuna rilevanza finanziaria a livello di risultato d'esercizio del Cantone.

Ritenute le motivazioni poc'anzi addotte, si fa pertanto richiesta di un credito quadro di CHF 30'000'000 per il periodo 2014-2020 destinato a finanziare i provvedimenti citati.

Conseguentemente le entrate determinate dall'applicazione dei supplementi e dalle eccedenze determinate dall'applicazione del sistema di ecoincentivi attualmente in vigore (eccedenze 2009-2013), non potranno superare l'importo del credito quadro.

Nel caso in cui le eccedenze cumulate dal vecchio sistema di ecoincentivi per gli anni 2009-2013 fossero compensate sul periodo 2014-2020 tramite il nuovo sistema di ecoincentivi, le entrate derivanti dai supplementi dovranno compensare l'importo complessivo del credito quadro. In ogni caso, a partire dall'entrata in vigore della presente modifica di legge, le uscite finanziate dal credito quadro sono compensate dalle entrate derivanti dai supplementi.

Le modalità di attuazione del nuovo sistema di ecoincentivi saranno definite nel dettaglio nello specifico regolamento (vedi Cap. 6) mentre le modalità di accesso ai finanziamenti garantiti dal credito quadro saranno stabilite con apposito decreto esecutivo (vedi Cap. 7).

4.1. Finalità

Come indicato, nel capitolo precedente, i maggiori introiti dovuti all'applicazione dei supplementi permetteranno di compensare il credito quadro che sarà destinato a finanziare i provvedimenti a favore della mobilità sostenibile, in particolare agli incentivi per l'acquisto di veicoli superefficienti.

Come detto, le modalità di accesso ai finanziamenti saranno definite in uno specifico decreto esecutivo (vedi Cap. 7) che stabilirà pure la suddivisione dell'utilizzo del credito quadro. La suddivisione che si prevede di applicare è la seguente:

- 95% a favore di incentivi all'acquisto di veicoli super-efficienti (cash-bonus) per la mobilità privata, collettiva, aziendale e pubblica;
- 3% a favore della rete di ricarica per auto elettriche;
- 1% a favore della consulenza ma al massimo 50'000 franchi all'anno;
- 1% a copertura dei costi amministrativi al massimo 50'000 franchi all'anno.

5. LA MODIFICA DELLA LEGGE SULLE IMPOSTE E TASSE DI CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI A MOTORE

Per conferire la base legale ai principi descritti in precedenza si propongono le seguenti modifiche di legge.

5.1. Ecoincentivi: Art. 1a (modifica)

Il cpv. 1 dell'art. 1a rimane invariato.

Il **cpv. 2 dell'art. 1a** è modificato come segue:

Il coefficiente di moltiplicazione è compreso tra 0.2 e 1.8 ed è stabilito dal Consiglio di Stato in base alle emissioni di CO2 del tipo di veicolo.

Con questa modifica il fattore K è definito unicamente in base alle emissioni di CO2; in questo modo si garantisce che il fattore K sia indipendente dalle categorie di efficienza energetica e che anche i veicoli ad emissione 0 siano soggetti all'imposta sulla circolazione. La presente modifica permette inoltre una più facile estensione del sistema degli ecoincentivi a tutti i veicoli elencati nelle lett. c) ed e) dell'art. 1 cpv. 1 della Legge. Ciò non era precedentemente possibile per quei veicoli per i quali non esisteva l'etichetta Energia. La facoltà di procedere a tale estensione è di fatto demandata al Consiglio di Stato, per il tramite del Regolamento.

Come già indicato, in una prima fase il coefficiente di moltiplicazione si applicherà unicamente alle automobili con peso inferiore ai 3'500 kg, come finora.

Il nuovo **capoverso 3** permette di tenere in considerazione casi e situazioni particolari, quali ad esempio veicoli senza dati sulle emissioni di CO2 o i veicoli elettrici immatricolati prima dell'entrata in vigore della presente modifica, che si troverebbero a pagare l'imposta di circolazione dalla quale erano esonerati.

Il Consiglio di Stato definisce i casi particolari e fissa per gli stessi delle apposite modalità di applicazione.

Il nuovo **capoverso 4** permette di tenere in considerazione il concetto di well-to-wheel, cioè delle emissioni di CO2 per la produzione del carburante.

Alle emissioni di CO2 per tipo di veicolo possono essere aggiunte le emissioni generate nella produzione carburante o dell'energia di trazione.

Il nuovo **capoverso 5** stabilisce l'obbligo di una verifica periodica del coefficiente di moltiplicazione.

Il Consiglio di Stato verifica periodicamente, almeno ogni due anni, il coefficiente di moltiplicazione al fine di garantire la neutralità finanziaria.

5.2. Finanziamento mobilità sostenibile: Art. 1b (nuovo)

Il nuovo **articolo 1b capoverso 1** definisce il nuovo supplemento sull'imposta di circolazione da destinare al finanziamento della mobilità sostenibile.

All'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.

Il nuovo **articolo 1b capoverso 2** stabilisce la destinazione d'uso del nuovo supplemento e del supplemento di cui all'art. 1 cpv. 3 (modificato).

Le entrate derivanti dai supplementi di cui al cpv. 1 e all'art. 1 cpv. 3, sono 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 elettrici e molto efficienti per la mobilità privata, collettiva (car-sharing e car-pooling), aziendale e pubblica;*
- b) predisporre, allestire ed estendere una rete di ricarica moderna;*
- c) per fornire una consulenza di qualità attraverso un mandato di prestazione ad un ente privato o pubblico senza scopo di lucro.*

Con le lettere a), b) e c) si conferisce la base legale all'utilizzo delle entrate derivanti dai supplementi a favore della mobilità sostenibile. Pure quelle maturate con l'applicazione del vecchio sistema di ecoincentivi possono essere utilizzate, mentre la lettera c) delega la competenza al Consiglio di Stato di sottoscrivere un mandato di prestazione per promuovere una consulenza in quest'ambito.

5.3. Supplemento per automobili che non rispettano standard minimi dal punto di vista energetico e ambientale: Art. 1 cpv. 3 (modifica)

L'**art. 1 cpv. 3** viene modificato come segue:

È data facoltà al Consiglio di Stato di prevedere un supplemento compreso tra il 10 e il 40% dell'imposta dovuta, per le automobili che non rispettano più gli standard minimi da un punto di vista ambientale ed energetico.

Con questa modifica si stimola, da una parte, la sostituzione di veicoli poco efficienti e, dall'altra, con la definizione di una forchetta e l'aumento del massimo del supplemento al 40%, si permette una maggiore equità di trattamento tra le varie tipologie di veicoli, soprattutto nei confronti di quelle automobili che, seppur sottoposte a malus, sono nettamente più moderne dal profilo tecnologico.

5.4. Disposizioni abrogative e transitorie: Art. 11 (modifica)

Il cpv. 1 dell'art. 11 rimane invariato. Il cpv. 2 è modificato come segue:

L'adeguamento dell'imposta applicando il coefficiente bonus/malus in base alle emissioni di CO2 entra in vigore il 1.1.2014 ed è applicato a tutte le automobili con peso inferiore ai 3'500 kg la cui prima immatricolazione è successiva al 1.1.2009; per gli altri veicoli su decisione del Consiglio di Stato.

Con questo nuovo capoverso si permette l'applicazione degli ecoincentivi in modo omogeneo su tutti le automobili immatricolate la prima volta dopo il 1.1.2009.

Il cpv. 3 dell'art. 11 è abrogato in quanto sostituito dal nuovo cpv. 5 dell'art. 1a.

6. MODIFICHE AL REGOLAMENTO DI APPLICAZIONE DELLA LEGGE SULLE IMPOSTE E TASSE DI CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI A MOTORE

Le modifiche del regolamento di applicazione, che dovranno entrare in vigore parallelamente alla legge, cioè il 1.1.2014, implicheranno innanzitutto la ridefinizione dei fattori K in funzione delle emissioni di CO2 per le automobili con peso inferiore ai 3'500 kg. **In una prima fase i K non saranno applicati per gli altri veicoli inclusi nell'art. 1 cpv. 1 lett. c) ed e) della legge.**

Inoltre si dovrà definire il nuovo supplemento per il finanziamento della mobilità sostenibile (nuovo art. 1b cpv. 1) e lo standard minimo dal profilo energetico e ambientale per l'applicazione del supplemento di cui all'art. 1 cpv. 3 della legge.

6.1. Bonus-malus: i fattori K

La formula attuale che include peso e potenza, moltiplicata per un K, rimane invariata. La tabella dei nuovi K dipenderà solo dalle emissioni di CO₂ specifiche del tipo di veicolo considerato.

$$IC = K * [158 + (kg * kW)/560]$$

Per stabilire i K si seguiranno i seguenti principi:

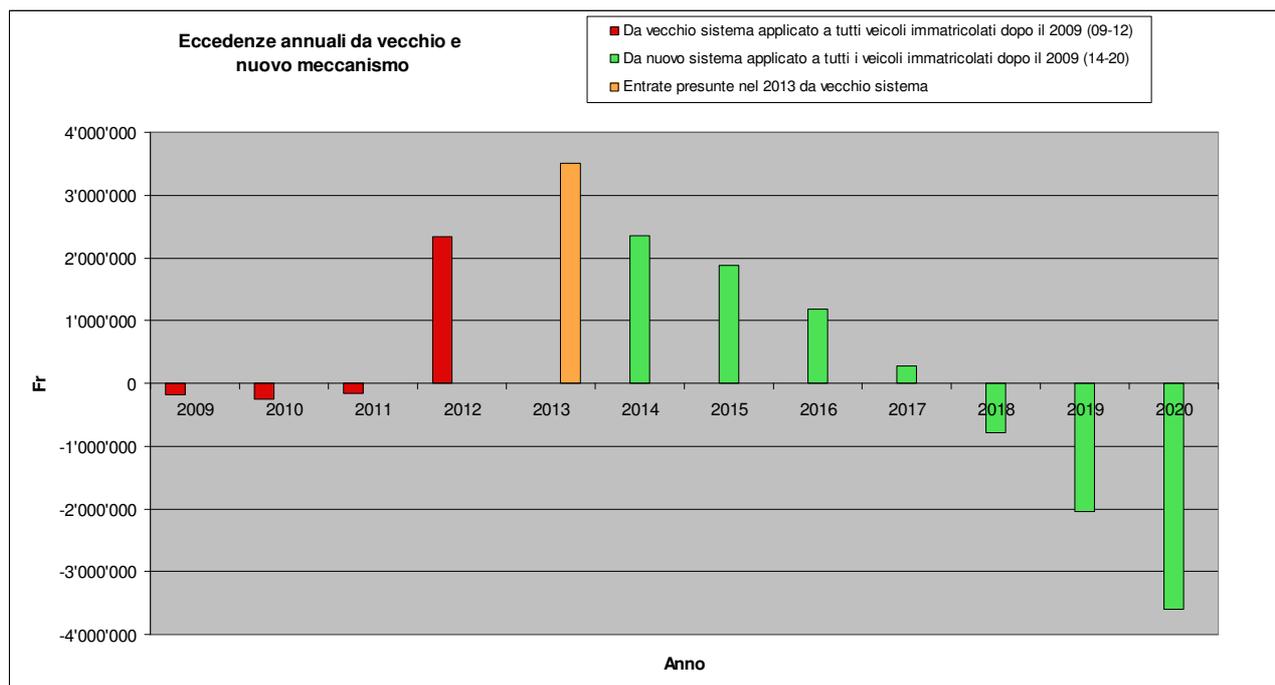
- Occorrerà evitare scostamenti marcati dagli attuali bonus-malus applicati al singolo veicolo, in particolare che le imposte aumentino in modo troppo accentuato.
- Il malus da una parte deve poter giocare un ruolo dissuasivo all'acquisto di veicoli troppo energivori, ma risultare comunque abbastanza sopportabile al fine di non danneggiare l'economia legata alla commercializzazione di questi veicoli.

- Il bonus deve essere sufficientemente attrattivo anche per i veicoli.
- L'applicazione dei bonus e dei malus deve comportare eccedenze o minori entrate limitate.
- Eventuali eccedenze o minori entrate per rapporto agli introiti derivanti dall'imposta di circolazione senza l'applicazione degli ecoincentivi devono poter essere compensate a breve termine, possibilmente nei due anni successivi, in ogni caso entro il 2020.

A titolo esemplificativo si mostra una possibile definizione dei K.

confronto con cat di efficienza	valori media da statistica 2011 per calcolo IC						IC	k(CO2)	IC*K
	Fasce CO2	CO2 medio	CO2	kw	kg				
A	0	0		60	1200	287	0.2	57	
A	(1-30)	15		60	1200	287	0.300	86	
A	31-60	45		60	1200	287	0.400	115	
A	61-95	78		60	1200	287	0.500	143	
A	96-110	102	110	60	1200	287	0.550	158	
A	111-120	115	110	60	1200	287	0.650	186	
A	121-130	125	130	74	1269	326	0.800	261	
A	131-140	135	130	74	1269	326	0.900	293	
B	141-150	145	143	83	1324	354	1.000	354	
C	151-160	155	157	82	1327	352	1.150	405	
C	161-170	165	157	82	1327	352	1.150	405	
D	171-180	175	174	89	1364	375	1.250	468	
E	181-190	185	189	95	1380	392	1.350	529	
E	191-200	195	189	95	1380	392	1.350	529	
F	201-220	210	210	107	1476	440	1.450	638	
F	221-240	230	210	107	1476	440	1.450	638	
G	241-260	250	254	149	1595	582	1.550	903	
G	261-280	270	254	149	1595	582	1.550	903	
G	281-300	290	254	149	1595	582	1.650	961	
G	301-320	310	254	149	1595	582	1.650	961	
G	321-340	330	254	149	1595	582	1.700	990	
G	341-360	350	254	149	1595	582	1.700	990	
media 260+	361 e oltre	380	254	149	1595	582	1.700	990	

Le possibili entrate derivanti dall'applicazione delle ipotesi di K proposti nella grafico seguente.



Le barre dal 2009 al 2012 indicano le eccedenze annuali effettive con l'applicazione del vecchio sistema di ecoincentivi. La barra al 2013 si riferisce alla prognosi delle eccedenze sulla base dei dati ora disponibili, sempre in base al vecchio sistema (vedi anche grafico al Cap. 2.5).

Le barre dal 2014 al 2020 sono le previsioni di eccedenze annuali sulla base di proiezioni della tipologia di parco automobili presumibile sulla base delle attuali tendenze. Con il passare degli anni il parco automobili migliora anche grazie agli incentivi e di converso dalle eccedenze si passa a dalle minori entrate annuali.

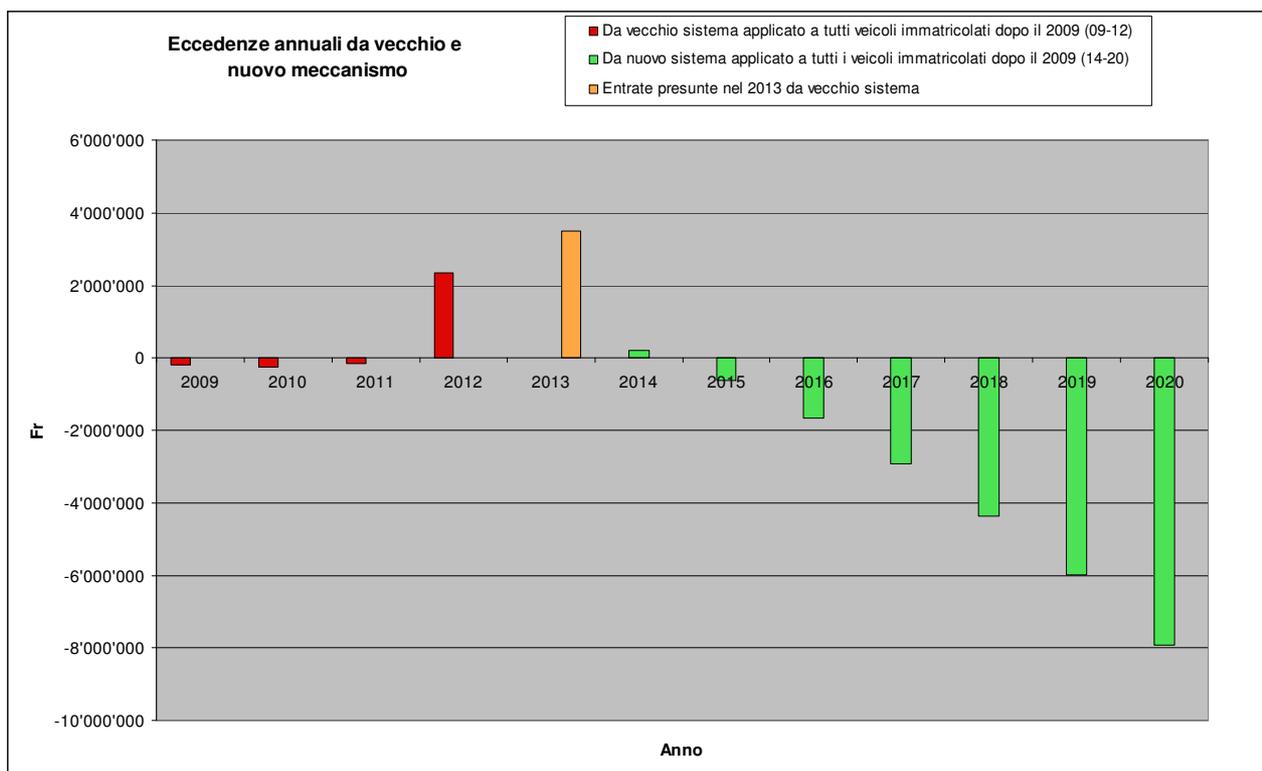
Con l'esempio di cui sopra, senza apportare nessuna modifica ai K sul periodo 2014-2020, le eccedenze saranno compensate dalle minori entrate negli anni a partire dal 2018, garantendo la neutralità finanziaria complessiva a fine periodo, cioè nel 2020.

Sempre a titolo esemplificativo, è anche ipotizzabile applicare dei K il più possibili simili a quelli attuali o con degli aumenti comunque contenuti per alcune categorie di automobili come indicato nella tabella che segue.

confronto con cat di efficienza	valori media da statistica 2011 per calcolo IC						IC	k(CO2)	IC*K
	Fasce CO2	CO2 medio	CO2	kw	kg	IC			
A	0	0		60	1200	287	0.2	57	
A	(1-30)	15		60	1200	287	0.300	86	
A	31-60	45		60	1200	287	0.400	115	
A	61-95	78		60	1200	287	0.500	143	
A	96-110	102	110	60	1200	287	0.550	158	
A	111-120	115	110	60	1200	287	0.600	172	
A	121-130	125	130	74	1269	326	0.650	212	
A	131-140	135	130	74	1269	326	0.800	261	
B	141-150	145	143	83	1324	354	1.000	354	
C	151-160	155	157	82	1327	352	1.100	388	
C	161-170	165	157	82	1327	352	1.200	423	
D	171-180	175	174	89	1364	375	1.200	450	
E	181-190	185	189	95	1380	392	1.250	490	
E	191-200	195	189	95	1380	392	1.300	510	
F	201-220	210	210	107	1476	440	1.350	594	
F	221-240	230	210	107	1476	440	1.400	616	
G	241-260	250	254	149	1595	582	1.550	903	
G	261-280	270	254	149	1595	582	1.600	932	
G	281-300	290	254	149	1595	582	1.650	961	
G	301-320	310	254	149	1595	582	1.650	961	
G	321-340	330	254	149	1595	582	1.700	990	
G	341-360	350	254	149	1595	582	1.750	1'019	
media 260+	361 e oltre	380	254	149	1595	582	1.800	1'048	

In questo caso, come indicato nel grafico che segue, le eccedenze sarebbero più che compensate già nel 2015. Per cui nel 2016 si dovrebbe procedere ad un adeguamento dei K proponendo degli aumenti che permettano di compensare le minori entrate degli anni 2014-2015 sull'arco dei 2 anni successivi.

Si tratta di due esempi che permettono di capire le possibilità di gestione dei K e le scelte che possono essere attuate che sono comunque di competenza del Consiglio di Stato. Esse saranno improntate, come già detto, ad una certa moderazione nella definizione dei malus.



6.2. Supplementi

Le entrate generate dall'applicazione dei supplementi dovranno permettere di finanziare l'importo complessivo del credito quadro, dedotte le eccedenze sul periodo 2009-2013 derivanti dall'applicazione del sistema degli ecoincentivi attualmente in vigore.

Al lato pratico si tratta di incassare ca. 25 milioni di franchi sull'arco di 7 anni. Considerato che le entrate delle imposte sulla circolazione per le sole automobili con peso inferiore ai 3'500 kg sono pari a ca. 100 milioni all'anno, il nuovo supplemento dovrebbe corrispondere a ca. il **3% dell'imposta** garantendo così ca. 3 milioni all'anno.

A questi si aggiungono le entrate derivanti dall'applicazione del supplemento di cui all'art. 1 cpv. 3, corrispondenti a meno di un 1 milione all'anno. Questo supplemento si applicherebbe unicamente alle automobili la cui prima immatricolazione è antecedente al 1.1.1995 e in funzione al rispetto di uno standard minimo che il Consiglio di Stato andrà a definire.

6.3. Competenze decisionali e procedure

La verifica periodica dei coefficienti di moltiplicazione e la gestione amministrativa delle eccedenze e delle minori entrate derivanti dall'applicazione degli ecoincentivi, nonché da quelle derivanti dall'applicazione dei supplementi sarà svolta congiuntamente dal Dipartimento istituzioni e dal Dipartimento del territorio, subordinatamente dalla Sezione circolazione e dalla Sezione protezione aria, acqua e suolo (SPAAS).

6.4. Fatturazione

La fattura per l'imposta di circolazione dovrà indicare in modo chiaro i supplementi ed i relativi importi e, separatamente, il coefficiente di moltiplicazione K ed i suoi effetti sull'importo. Ciò in segno di trasparenza, ma soprattutto per sensibilizzare l'automobilista.

Non si tratta infatti di incrementare le entrate ma proprio di incentivare l'automobilista ad acquistare un veicolo efficiente, per cui l'indicazione in particolare del malus è determinante in tal senso.

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

Il decreto esecutivo stabilisce in modo preciso le competenze decisionali, la ripartizione di utilizzo del credito quadro nonché le procedure ed i criteri di accesso ai finanziamenti.

7.1. Ripartizione dei finanziamenti

Con il decreto esecutivo sarà definita la seguente ripartizione di utilizzo del credito quadro già delineata al Cap. 3.2:

- 95% del credito quadro sarà a favore di incentivi all'acquisto di veicoli super-efficienti (cash-bonus) per la mobilità privata, collettiva, aziendale e pubblica;
- 3% a favore della rete di ricarica per auto elettriche;
- 1% a favore della consulenza ma al massimo 50'000 franchi all'anno;
- 1% a copertura dei costi amministrativi al massimo 50'000 franchi all'anno.

Questa ripartizione può in ogni caso essere variata, su decisione del Consiglio di Stato, in funzione dell'evoluzione della situazione e delle effettive esigenze.

7.2. Quantificazione dell'incentivo (cash-bonus)

Il credito quadro sarà innanzitutto utilizzato per attribuire dei **cash-bonus** alla prima immatricolazione di veicoli con emissioni inferiori a 95g/km (valore che corrisponde a obiettivi federali e, per le case automobilistiche, ad obiettivi di riferimento della UE – già entrati in vigore), così da contribuire positivamente alla loro diffusione, intervenendo al momento del loro acquisto.

Infatti il cash-bonus ha per obiettivo di diminuire la differenza di prezzo di acquisto rispetto a veicoli con motorizzazioni meno efficienti, che però costano meno e quindi sono più facilmente scelti dagli acquirenti. Questo provvedimento dovrà essere dimensionato in modo tale da condurre a benefici quantitativi corrispondenti agli obiettivi del PEC.

L'incidenza del cash-bonus deve essere sufficiente per sortire un effetto concreto, ovverosia convincere sufficienti acquirenti ad acquistare un'automobile con emissioni di CO₂ inferiori a 95 g/km. Pertanto deve poter ridurre di ca. il 50% la differenza di costo tra questo tipo di automobili e quelle con prestazioni inferiori.

7.2.1. Formula per il calcolo del cash-bonus (nuovo)

Il cash-bonus (CB) viene erogato alla prima immatricolazione e calcolato in base al CO₂ e ai posti a sedere e/o al carico utile.

$$CB = F * PS$$

Nella formula il parametro PS equivale al numero di posti a sedere (e/o i quintali di carico utile).

I valori F saranno definiti nel Decreto esecutivo e in linea di massima sono i seguenti:

- 2'000 CHF per veicoli da 0 a 30g CO₂/km
- 1'000 CHF per veicoli da 31 a 60g CO₂/km
- 200 CHF per veicoli da 61 a 95g CO₂/km

In tutti i casi il Consiglio di Stato si riserva di aggiornare i valori F all'evoluzione dei prezzi delle automobili superefficienti come pure in funzione di un adeguato utilizzo del credito quadro.

7.2.2. Beneficiari dell'incentivo

Gli incentivi erogati grazie al credito quadro saranno destinati agli automobilisti residenti o domiciliati in Ticino o a persone giuridiche con sede sociale in Ticino.

L'obiettivo è di evitare abusi e far sì che i veicoli che beneficiano degli incentivi circolino effettivamente sulle strade del Cantone.

Proprio in questo senso si prevede una norma che stabilisce l'obbligo di restituzione proporzionale dell'incentivo in caso di vendita del veicolo fuori cantone.

7.3. Finanziamento della rete di ricarica

Sulla base di richieste formali basate su progetti esecutivi possono essere concessi finanziamenti per l'allestimento della rete di ricarica e la posa di singole postazioni di ricarica.

7.4. Competenze decisionali e procedure

La concessione del cash-bonus è di competenza del DT o subordinatamente della SPAAS. Sulla base di una richiesta formale entro 3 mesi dalla data di immatricolazione con allegata la copia della licenza di circolazione, si procederà ad erogare l'incentivo.

La concessione di finanziamenti alla rete di ricarica è pure di competenza del DT, che si avvalerà della consulenza dell'ente al quale sarà affidato il mandato di prestazione previsto dal nuovo capoverso 4 dell'art. 1a ed in collaborazione del quale elaborerà un rapporto sull'andamento degli incentivi e sul raggiungimento degli obiettivi prefissati.

8. PROGETTI IN ALTRI CANTONI

Altri Cantoni stanno sviluppando degli aggiornamenti dei loro sistemi di tassazione dei veicoli: nessuno però ha 18 anni di esperienza VEL e 5 anni di esperienza di ecoincentivi.

- Il Ticino, grazie ai precedenti progetti VEL gode già di una maggiore sensibilità per accettare questo tipo di cambiamento.
- Per il Ticino è una grande occasione per diventare "de facto" il Cantone Pilota in Svizzera che introduce questo tipo di novità con l'obiettivo di 35mila veicoli e tutto ciò che ne consegue (visibilità internazionale con effetti potenziali anche sul turismo, finanziamenti federali, ecc.)

9. RUOLO DELLA CONFEDERAZIONE

Oltre a sostenere le misure volontarie, l'UFE si prefigge di promuovere progetti innovativi. Questo può anche comportare che in un Cantone pilota sia sperimentata e rielaborata una misura al fine di creare un potenziale d'azione sul piano nazionale. L'UFE constata con piacere che il Cantone Ticino è intenzionato a proseguire l'esperienza con il sistema di bonus-malus.

E questo a maggior ragione, visto che la misura «bonus-malus per le automobili» per il momento non figura nella Strategia energetica 2050" (cfr. lettera del 14.11.2012 al CdS). L'organizzazione e la gestione di una misura del genere rientrano naturalmente tra le competenze esclusive del Cantone Ticino.

A riguardo vengono forniti di seguito un paio di suggerimenti, invitando a riprenderli nella fase di realizzazione della misura.

1. Le esperienze maturate in questo campo hanno evidenziato che da un punto di vista energetico scaturisce una plusvalenza soprattutto dall'elemento «malus». Focalizzando invece la comunicazione sulla parte «bonus», come ad esempio sui veicoli a «emissioni zero», si corre il rischio di un contraccolpo negativo. In altre parole, insufficienti informazioni possono comportare un passaggio degli utenti dal trasporto pubblico a quello privato.
2. I veicoli elettrici contribuiscono notevolmente a ridurre le emissioni e a rendere più efficiente il parco veicoli. Una promozione orientata all'efficienza energetica dovrebbe tuttavia risultare neutrale sul piano tecnologico. La mobilità elettrica non dovrebbe beneficiare di uno statuto speciale, ingiustificato rispetto ad altre tecnologie anch'esse efficienti. Chiediamo perciò che nella struttura del modello bonus-malus risulti determinante un criterio di efficienza ben preciso (ad es. i grammi di CO₂/km).
3. Dal nostro punto di vista sarebbe auspicabile che gli obiettivi generali del progetto prevedano, oltre alla quota di veicoli elettrici, anche un valore soglia riferito all'efficienza energetica (ad es. la media di emissioni di CO₂ del parco automobili importate a 100 g CO₂/km nel 2015 e a 80 g CO₂/km nel 2020).

Circa le raccomandazioni dell'UFE, il Cantone intende in ogni caso evitare che la promozione di auto super-efficienti vada a scapito dei trasporti pubblici. Al fine di potere adottare un metro di misura tecnologicamente neutrale, si propone esclusivamente l'emissione specifica di CO₂ in una delle varianti di nuova tassazione, mentre s'intende in ogni caso introdurre la soglia delle emissioni CO₂ fissata a 95 g/km quale valore limite per catalogare un veicolo come "super-efficiente".

10. CONSEGUENZE

Con la disponibilità finanziaria garantita dal credito quadro è possibile incentivare dai 500 ai 1000 veicoli superefficienti all'anno ed avvicinarsi agli obiettivi prefissati con il PEC.

Conseguentemente, il potenziale di riduzione dei consumi nel settore della mobilità in Ticino può essere così riassunto:

- al 2020 una diminuzione dei consumi di carburante pari a 64 GWh/anno e un aumento dei consumi di energia elettrica pari a 15 GWh/anno per una riduzione netta dei consumi pari a 49 GWh/anno;
- si stima inoltre che l'attuazione del provvedimento determini, al 2020, una riduzione delle emissioni di CO₂ pari a 15'700 ton CO₂/anno.

11. RELAZIONE CON LE LINEE DIRETTIVE E IL PIANO FINANZIARIO

11.1. Linee direttive

La presente proposta è conforme alle Linee direttive 12-15, Area "Energia, ambiente e territorio", in particolare la Scheda programmatica no. 1 "Energia - Messa in atto del Piano energetico cantonale (PEC)".

Con il presente messaggio si sottopone la Parlamento uno dei provvedimenti fondamentali della politica energetica cantonale definita dal PEC.

11.2. Piano finanziario

a) Conseguenze finanziarie della gestione corrente

Nessuna conseguenza finanziaria. La prevista assunzione di al massimo mezza unità per la gestione degli incentivi cash bonus e della promozione della mobilità sostenibile sarà finanziata dal presente credito.

I crediti per l'assunzione delle unità saranno inseriti a gestione corrente a partire dal 1.1.2014 e compensati da un entrata corrispondente finanziata dal credito quadro.

b) Collegamento con il PFI

Gli incentivi cash bonus e 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 566003 "Finanziamento della mobilità sostenibile" 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 "Finanziamento mobilità sostenibile".

Le uscite per investimenti saranno annualmente pareggiate da corrispondenti entrate per investimenti contabilizzate alla voce contabile 669008 "Entrate da supplementi di imposta di circolazione" e collegata all'elemento WBS 731 65 2003 "Supplementi di imposta di circolazione".

Le entrate per investimento descritte in precedenza saranno finanziate mediante prelevamento dal conto di bilancio 201128 alimentato annualmente dai supplementi dell'imposta di circolazione.

12. CONSEGUENZE PER I COMUNI

Nessuna

13. CONCLUSIONI

La proposta contenuta nel presente messaggio rappresenta un'ulteriore fondamentale tassello per l'attuazione della politica energetica cantonale definita con il PEC. Essa si aggiunge ed integra quanto proposto con il Messaggio 6434 del 21.12.2010 e con i messaggi connessi con l'attuazione piano d'azione 2013 del PEC, permettendo così di avviare una politica efficace che potrà permettere di raggiungere gli scenari in esso definiti.

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

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, P. Beltraminelli

Il Cancelliere, G. Gianella

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 9 aprile 2013 n. 6774 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. 1 cpv. 3

³È data facoltà al Consiglio di Stato di prevedere un supplemento compreso tra il 10 e il 40% dell'imposta dovuta, per le automobili che non rispettano più gli standard minimi da un punto di vista ambientale ed energetico.

Art. 1a

Ecoincentivi

a) bonus/malus

¹L'imposta di cui alle lettere c) ed e) dell'art. 1 cpv. 1 per i veicoli di nuova immatricolazione viene moltiplicata per un coefficiente (bonus/malus).

²Il coefficiente di moltiplicazione è compreso tra 0.2 e 1.8 ed è stabilito dal Consiglio di Stato in base alle emissioni di CO₂ del tipo di veicolo.

³Il Consiglio di Stato definisce i casi particolari e fissa per gli stessi delle apposite modalità di applicazione.

⁴Alle emissioni di CO₂ per tipo di veicolo possono essere aggiunte le emissioni generate nella produzione di carburante o dell'energia di trazione.

⁵Il Consiglio di Stato verifica periodicamente, almeno ogni due anni, il coefficiente di moltiplicazione al fine di garantire la neutralità finanziaria.

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, sono 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 elettrici e molto efficienti per la mobilità privata, collettiva (car-sharing e car-pooling), aziendale e pubblica;
- b) predisporre, allestire ed estendere una rete di ricarica moderna;
- c) fornire una consulenza di qualità attraverso un mandato di prestazione ad un ente privato o pubblico senza scopo di lucro.

Art. 11 cpv. 2 e 3

²L'adeguamento dell'imposta applicando il coefficiente bonus/malus in base alle emissioni di CO₂ è applicato a tutte le automobili con peso inferiore ai 3'500 kg la cui prima immatricolazione è successiva al 1.1.2009; per gli altri veicoli su decisione del Consiglio di Stato.

³Abrogato

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. 30'000'000.-, per il periodo 2014-2020, per il finanziamento dei provvedimenti a favore della mobilità sostenibile.

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

visto il messaggio 9 aprile 2013 n. 6774 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Articolo 1

È stanziato un credito quadro di fr. 30'000'000.-, per il periodo 2014-2020, 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

Il Consiglio di Stato fissa, mediante decreto esecutivo, i criteri per la determinazione dei sussidi.

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.

²L'entrata per investimenti necessaria alla copertura del finanziamento dei provvedimenti a favore della mobilità sostenibile è garantito tramite le entrate derivanti dai supplementi applicati all'imposta di circolazione (art. 1b 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.