

Rapporto di minoranza 1

numero

7670 R2

data

14 giugno 2022

competenza

DIPARTIMENTO DELLE ISTITUZIONI

della Commissione gestione e finanze

- **sull'iniziativa popolare legislativa generica 12 maggio 2017 (primo proponente Marco Passalia) "Per un'imposta di circolazione più giusta!"**
- **sul messaggio 12 giugno 2019 concernente la modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977**

1. PREMESSA

Il tema del costo delle imposte di circolazione suscita grande interesse ed è di grande impatto visto che tocca la stragrande maggioranza dei cittadini in un Cantone come il Ticino noto per il suo alto tasso di motorizzazione.

Il Ticino è caratterizzato, come vedremo in seguito, da imposte di circolazione particolarmente elevate rispetto alla media svizzera ciò che ha provocato la reazione di numerosi cittadini che hanno sottoscritto due iniziative popolari generiche presentate dal PPD e promosse dal primo firmatario deputato Marco Passalia il 12 giugno 2017; la prima denominata "Per un'imposta di circolazione più giusta!" e la seconda "Gli automobilisti non sono bancomat!".

A fronte di queste iniziative il Consiglio di Stato ha presentato il messaggio n. 7670 il 12 giugno 2019.

Nel periodo pandemico 2020-2021 la Commissione gestione e finanze ha deciso di sospendere oggetti che avessero quali conseguenze impatti finanziari importanti nel rispetto della grande incertezza in essere, ciò che spiega il relativo lungo periodo di tempo intercorso per il trattamento della questione.

Alcuni colleghi della Commissione gestione e finanze hanno presentato un rapporto conforme relativo alle citate e riuscite iniziative popolari generiche.

Il presente rapporto tiene conto dell'evoluzione della discussione e dei diversi scambi di corrispondenza tra Commissione e Consiglio di Stato grazie ai quali è stata condivisa una soluzione che tiene conto degli auspici dell'iniziativa popolare generica del 12 maggio 2017 "Per un'imposta di circolazione più giusta!" in modo sostenibile e ragionevole.

2. DEFINIZIONI

È doverosa una distinzione semantica; la Legge federale sulle strade del 19 dicembre 1958 su cui poggia la competenza cantonale per questo ambito di gettito, attribuisce ai Cantoni all'art 105 la competenza di istituire le **imposte** sui veicoli e di riscuotere **tasse**.

RU 741.01 - Legge federale sulla circolazione stradale (LCStr)

Art. 105 - Imposte e tasse

È riservato il diritto dei Cantoni di istituire l'imposta sui veicoli e di riscuotere tasse.

Il Canton Ticino ha infatti una specifica "*Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore*" oggetto del presente rapporto. Parliamo quindi di **imposte** e di **tasse** di circolazione.

Ma imposte e tasse sono la stessa cosa? Ovviamente la risposta è no. La distinzione tra **imposte e tasse** va individuata nel tipo di spesa pubblica a cui sono orientate. Una possibile definizione è che le entrate destinate a finanziare spese indivisibili (e quindi indistintamente le spese per il funzionamento dello Stato) sono "imposte" mentre quelle destinate a finanziare spese divisibili (e quindi specifiche) sono "tasse".

L'art 1 della legge attuale definisce gli importi delle imposte di circolazione.

In fondo si tratta di una contraddizione nei termini; trattandosi di un'imposta dovrebbe permettere allo Stato di incassare quanto necessario per svolgere i suoi compiti in termini generali. Tuttavia titolandosi come "*imposta di circolazione*" potrebbe prevalere l'interpretazione di un'entrata destinata a coprire specificatamente le spese correlate alle **strade cantonali** e più in generale perlomeno quelle destinate al tema della **mobilità**.

3. PROBLEMATICA

3.1 Imposte di circolazione - confronto intercantonale

Il confronto svolto dal TCS (allegato 1 - [Imposte di circolazione diverse - TCS Svizzera](#)) mostra le significative differenze di imposta tra i vari cantoni e come il Ticino nelle diverse categorie si ponga quasi sempre al di sopra della media svizzera come uno dei cantoni più esoso.

Le notevoli differenze si spiegano con la sovranità fiscale dei cantoni, nella modalità del finanziamento cantonale delle opere stradali e della loro manutenzione, come pure nelle differenti basi di calcolo.

Queste ultime si possono suddividere in quattro categorie: cilindrata, peso totale, potenza, CO₂ o combinazioni di questi fattori.

Queste i criteri scelti nei diversi cantoni quale base di calcolo dell'imposta di circolazione:

- Cilindrata o CV fiscali: AG, FR, GL, GR, LU, NW, OW, SH, SO, TG, VS, ZG
- Peso totale: AI, AR, BE, BL, JU, SG, UR
- Potenza e peso totale: SZ, **TI**, VD
- Cilindrata e peso totale: ZH
- Peso a vuoto ed emissione CO₂: BS
- Potenza: GE
- Emissioni di CO₂: NE

Rapporto di minoranza 1 n. 7670 R2 del 14 giugno 2022

Il confronto allestito dal TCS presenta dati inequivocabili sull'alto valore delle imposte di circolazione in Ticino soprattutto per le automobili del livello medio – alto mentre invece per le auto di categoria inferiore le imposte di circolazione ticinesi sono piuttosto concorrenziali.

Modello	Fiat 500 0.9 TwinAir T Lounge	VW Golf 1.4 TSI Comfortline DSG	Skoda Octavia Combi 2.0 TDI Amb. 4x4 DSG	BMW X5 xDrive 40d	Porsche 911 Carrera 4S PDK	Tesla Model S 75 D
Ticino	CHF 152.00	CHF 315.00	CHF 619.00	CHF 1'497.00	CHF 1'404.00	CHF 488.00
Valore medio	CHF 160.00	CHF 330.00	CHF 451.00	CHF 729.00	CHF 692.00	CHF 79.00

**Differenza
Imposte
Ticino**

-5%**-5%****37%****105%****103%****75%****3.2 Evoluzione del mercato dell'auto**

Una riflessione va fatta in merito all'evoluzione del mercato dell'automobile negli ultimi anni caratterizzata da aspetti quantitativi e qualitativi.

Dal punto di vista della quantità i dati degli ultimi 10 anni mostrano una certa contrazione del numero di veicoli immatricolati passati dai 238'283 del 2012 a **225'042 nel 2021** con un picco di 254'446 veicoli nel 2017.

Tabella dal Consuntivo 2021 allegato Statistico

3.T29 Stato delle immatricolazioni, dal 2012

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Automobili ¹	238'283	242'383	246'107	250'314	253'299	254'446	252'486	224'998	224'887	225'042
Motoveicoli	43'903	44'580	44'970	45'931	46'835	47'081	47'296	46'781	43'017	47'140
Autofurgoni ¹								21'775	22'236	22'935
Veicoli pesanti ¹								2'631	2'953	3'850
Rimorchi e semirimorchi ¹	11'339	11'599	12'113	12'439	12'818	13'138	13'535	15'654	15'079	15'366
Veicoli agricoli	4'012	4'049	4'096	4'135	4'192	4'249	4'109	4'089	4'414	4'065
Macchine semoventi e carri di lavoro ¹	4'861	4'959	4'957	4'920	4'930	5'006	5'412	2'691	2'516	2'715
Ciclomotori muniti di targa	29'313	29'553	----	----	----	----	----	----	----	----
Ciclomotori con contrassegno rinnovato	3'690	3'543	2'935	3'792	4'086	4'219	4'225	4'423	4'656	4'373
Natanti	7'151	7'209	7'201	7'551	7'029	6'964	6'780	6'540	6'692	6'586
Targhe professionali	1'192	1'213	1'210	1'196	1'237	1'211	1'230	1'342	1'616	1'209

¹Nuova denominazione

Fonte: Sezione della circolazione, Ufficio amministrativo

Per l'aspetto qualitativo è importante sottolineare come anche in Svizzera - come nell'UE - sono in vigore prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per le automobili nuove. A partire dal 2021 le emissioni di CO₂ per chilometro delle **automobili** immatricolate per la prima volta in Svizzera non devono superare in media i 118 grammi secondo la procedura WLTP, mentre quelle degli autofurgoni e dei trattori a sella leggeri (VCL) non devono essere

maggiori di 186 grammi. Questi valori obiettivo corrispondono a quelli utilizzati finora e ricavati attraverso la procedura di misurazione NEDC, vale a dire rispettivamente a **95 grammi per chilometro** e a 147 grammi per chilometro. In base ai valori obiettivo la flotta di ogni importatore deve rispettare un obiettivo individuale. La mancata osservanza di quest'ultimo comporta una sanzione.

(web; [Prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per le automobili e gli autoveicoli nuovi](#))

3.2 Costi delle strade

La Commissione ha chiesto al Consiglio di Stato un aggiornamento dei costi dell'infrastruttura stradale cantonale anche in considerazione degli ultimi aggiornamenti resesi necessari per la pavimentazione fonoassorbente per ridurre l'inquinamento fonico del traffico (messaggio n. 7637, approvato dal Parlamento il 18 settembre 2019, e messaggio n. 8119 approvato nella seduta del 03.05.22) con il conseguente adeguamento del credito quadro per la manutenzione delle strade cantonali (messaggio n. 8140 approvato nella seduta del 30 maggio 2022).

Il Governo ha risposto con RG del 25.05.2022 nei termini seguenti.

Gli oneri di gestione corrente del settore si situano tra 105 e 110 milioni di franchi all'anno (il costo degli investimenti è preso in conto attraverso gli ammortamenti e gli interessi). Considerati tuttavia gli importanti investimenti previsti nel corso dei prossimi anni nel settore stradale in relazione a importanti opere che verranno realizzate, tra le quali citiamo il Semisvincolo di Bellinzona (A2), la Rete Tram-Treno del luganese, la circonvallazione Agno-Bioggio, la sistemazione del comparto Stazione FFS di Lugano o ancora la sistemazione di via Sonvico a Lugano (accesso galleria Vedeggio-Cassarate), questi oneri sono destinati a crescere.

*Si stima che l'aumento degli investimenti nel settore stradale, per effetto dell'aumento degli ammortamenti, porterà con grande probabilità gli oneri annuali di gestione corrente del settore strade a **superare largamente i 110 milioni di franchi annui**.*

4. L'INIZIATIVA POPOLARE "PER UN'IMPOSTA DI CIRCOLAZIONE PIÙ GIUSTA!"

Per la presentazione dell'IP "Per un'imposta di circolazione più giusta"¹ riprendiamo a scanso di equivoci il testo proposto nel rapporto di maggioranza.

L'IP propone di instaurare un'imposta di circolazione semplice ed equa, secondo il principio del "chi più inquina, più paga", più vantaggiosa per la maggioranza dei cittadini automobilisti, sottoposta al controllo democratico e proporzionata alle necessità della mobilità in Ticino.

In particolare, si chiedeva che la legge fosse modificata in modo che:

- l'imposta di circolazione per i veicoli immatricolati la prima volta a partire dal 1° gennaio 2009 fosse fissata unicamente **in funzione delle emissioni di CO₂**, fatta salva un'imposta minima per i veicoli ecologici;

¹[https://www4.ti.ch/poteri/gc/messaggi-e-atti/ricerca/risultati/dettaglio/?user_gcparlamento_pi8%5Battid%5D=96459&user_gcparlamento_pi8\[ricerca\]=circolazione&user_gcparlamento_pi8\[tat104\]=104](https://www4.ti.ch/poteri/gc/messaggi-e-atti/ricerca/risultati/dettaglio/?user_gcparlamento_pi8%5Battid%5D=96459&user_gcparlamento_pi8[ricerca]=circolazione&user_gcparlamento_pi8[tat104]=104)

- l'imposta di circolazione fosse fissata esclusivamente sulla base di **atti soggetti a referendum, senza alcuna delega al Consiglio di Stato**;
- il ricavo annuo delle imposte di circolazione relative alle automobili sino a kg 3500 **non eccedesse gli 80 milioni di franchi** (stato il 31 dicembre 2016);
- i proventi dell'imposta di circolazione confluissero in un **"conto mobilità"** (sul modello del FOSTRA a livello federale).

5. LE CRITICITÀ DEL RAPPORTO "TESTO CONFORME"

5.1 L'iniziativa generica

Siamo di fronte a un'iniziativa popolare generica e quindi la procedura segue quanto previsto dalla Costituzione cantonale. In particolare è richiesto (Cst. art 39 pgf. 2) la definizione di un testo di legge che rispecchi il senso della proposta dell'Iniziativa stessa.

Iniziativa popolare legislativa

...

Forma della domanda

Art. 39

¹La domanda di iniziativa popolare può essere presentata in forma elaborata o generica.

²Nel secondo caso, il Gran Consiglio è tenuto a elaborare il progetto nel senso della domanda.

2bis In entrambi i casi, se la domanda non è accolta dal Gran Consiglio, il progetto viene sottoposto al voto popolare.

³Il Gran Consiglio può sottoporre contemporaneamente un controprogetto sulla stessa materia. In ogni caso l'iniziativa può essere ritirata.

Procedura per il voto

Art. 40

Se all'iniziativa popolare il Gran Consiglio contrappone un proprio progetto, i cittadini aventi diritto di voto devono decidere, in un'unica votazione, se preferiscono l'iniziativa o il controprogetto rispetto al diritto vigente; hanno pure la facoltà di accettare o respingere entrambe le proposte e di esprimere la loro preferenza nel caso in cui iniziativa e controprogetto vengano accettati.

5.2 Osservazioni al testo conforme proposto nel rapporto di maggioranza

Il rapporto di maggioranza nell'esplicitare un testo conforme ne interpreta il senso tralasciando nel Decreto legislativo alcuni degli aspetti del testo dell'Iniziativa:

- **non** propone una formula che rispetta il **limite finanziario di 80 mio**;
- **non** vincola il gettito dell'imposte di circolazione al **costo delle strade**;
- **non** chiede la costituzione di un fondo tipo **"Fostra"**;
- e ne aggiunge altri come la richiesta di moratoria per i veicoli immatricolati prima del 01.01.2009.

Il Decreto legislativo proposto dal rapporto di maggioranza presenta alcune criticità.

Art. 1 cpv. 1 lett. e)

- e) fr. 120.-- per le automobili sino a 3500 kg e le automobili pesanti con emissioni fino a 95 CO₂ (g/km);
fr. 120.-- + (emissioni CO₂ g/km – 95 g/km)^{1.4} per le altre automobili sino a 3500 kg e le automobili pesanti;
fr. 105.-- + (5,70 x potenza (kW DIN)) per tutti gli altri veicoli leggeri, monoassi e tricicli a motore oltre kg 1000 (massa a vuoto);
fr. 105.-- + (fr. 31,50 x numero posti a sedere) per gli autobus e gli autosnodati;
fr. 105.-- + (10 x potenza (kW DIN)) per gli altri autoveicoli pesanti.

5.2.1 Il tetto di spesa superato

La formula proposta secondo le valutazioni fatte dal Consiglio di Stato (vedi cap. 5.3) raggiunge la cifra di 91.5 mio di franchi, importo distante dal limite di 80 mio indicato quale tetto massimo dal testo dell'Iniziativa. Considerando il rincaro intercorso dal 2017 si arriverebbe al massimo a 84 mio.

Al cap. 8.1 del presente rapporto riprendiamo di costi legati alle strade e alla mobilità del Cantone e ben si capisce che la realtà è più articolata di come presentato dalla maggioranza della Commissione.

Di conseguenza per essere conformi al testo dell'IP la proposta avrebbe dovuto indicare le modalità per rispettare un ipotetico gettito di imposta di circolazione di 80 mio oppure perlomeno esplicitare a quali voci di spese le stesse sarebbero dovute essere correlate. Queste indicazioni nel DL mancano.

5.2.2 Emissioni e costo delle strade

Si potrebbe d'entrata osservare che le emissioni di CO₂ non hanno nessuna relazione causale con il consumo delle strade e già questa osservazione rileva una criticità di principio nel correlare due valori che hanno una loro natura completamente diversa.

Tuttavia si tratta di trovare una risposta normativa al senso dell'Iniziativa generica che chiedeva, come ricordato, di fissare l'imposta di circolazione *“unicamente in funzione delle emissioni di CO₂, fatta salva un'imposta minima per i veicoli ecologici”*.

L'art 1 basa il calcolo dell'imposta di circolazione esclusivamente sulle emissioni di CO₂ per autoveicoli fino a 3'500kg, che sono la parte preponderante dei veicoli in circolazione e costituiscono la categoria principale delle entrate delle imposte di circolazione. Ipotizzando il progressivo passaggio ad automobili elettriche, ulteriormente accelerato dalle recenti decisioni in corso a livello europeo, si arriverebbe ben presto ad una significativa diminuzione del gettito di imposta di circolazione ciò che **non permetterebbe di coprire i costi provocati dalle strade**.

Proprio il 9 giugno il Parlamento europeo di Strasburgo ha approvato il pacchetto che include l'obbligo, **entro il 2035, di vendere solo veicoli a zero emissioni**.

L'Iniziativa generica chiedeva però anche la costituzione di un **“conto mobilità”** nella consapevolezza di dover comunque coprire almeno i costi delle strade cantonali.

Ma visto che la formula indicata non propone nessuna differenza di tassa base tra automobili a bassa emissioni (95 CO₂ (g/km) e altre con massa maggiore e quindi maggior consumo di strade è evidente che la correzione auspicata è di fatto persa rispettivamente resa vana.

5.2.3 Misure di adeguamento del gettito

Per la determinazione del gettito adeguato dell'imposta, l'articolo 1a della proposta del rapporto di maggioranza inserisce un **nuovo criterio divergente da quello degli ottanta milioni di franchi presentato nell'iniziativa popolare**: il gettito «non può eccedere i costi della costruzione e della manutenzione delle strade, dedotte le spese di funzionamento» (capoverso 1) e occorre provvedere affinché vi sia «equilibrio tra gettito e costi di costruzione e manutenzione» (capoverso 2).

Utilizzo del gettito e misure di adeguamento del gettito

Art.1a

¹Il gettito dell'imposta di circolazione, in linea di principio, non può eccedere i costi della costruzione e della manutenzione delle strade, dedotte le spese di funzionamento.

²Se l'equilibrio tra gettito e costi di costruzione e di manutenzione non può essere ristabilito nel breve periodo, il Consiglio di Stato propone al Gran Consiglio delle modifiche legislative di adeguamento.

Se i costi annuali ammontassero a 200 milioni di franchi, secondo un'interpretazione letterale parrebbe che il Consiglio di Stato dovrebbe proporre delle modifiche legislative (sul fronte dell'imposta) per ristabilire l'equilibrio.

Questa considerazione, dedotta dalle proposte dei promotori, offre lo spunto per relativizzare un po' il criterio degli ottanta milioni di franchi e per far entrare in gioco un criterio per la copertura dei costi di manutenzione delle strade (direttamente legato all'impatto dei veicoli su di esse e quindi legato anche alla massa dei veicoli). Sono infatti i promotori stessi a introdurre una relazione tra i costi di manutenzione (e di costruzione) e il gettito dell'imposta.

5.2.4 Disposizioni transitorie

L'esenzione per le auto immatricolate prima del 2009 non è richiesta dal testo generico dell'iniziativa, che si limita a presentare richieste per le sole autovetture immatricolate dopo il 01.01.2009. Per le automobili immatricolate prima di questa data non è indicato nulla.

La **moratoria proposta** dalla maggioranza, ora ridotta ad un solo anno e non più a tre, è quindi una **richiesta aggiuntiva rispetto all'iniziativa popolare**.

Disposizioni abrogative e transitorie

Art. 11 cpv. 2

²La formula dell'imposta basata su un importo fisso e sulle emissioni di CO₂ di cui alla modifica del, si applica alle automobili con peso inferiore a 3'500 kg la cui prima immatricolazione è successiva al 1° gennaio 2009. A quelle immatricolate prima di tale data, ad eccezione delle automobili d'epoca, la formula si applica dopo 1 anno dall'entrata in vigore della modifica.

Questa norma pone la problematica del rispetto **della parità di trattamento**, criterio vincolante per ogni norma di legge, tra automobilisti che hanno acquistato **la stessa automobile** appena prima o subito dopo la fatidica data del 1° gennaio 2009.

L'iniziativa stessa lascia la più ampia libertà al legislatore di definire l'imposizione dei veicoli immatricolati prima del 2009, perché semplicemente non tratta il tema e quindi non pone nessun vincolo. I promotori propongono di allineare il calcolo dell'imposta di circolazione dei veicoli immatricolati prima del 2009 a quelli posti in circolazione da

quell'anno, reputando quindi l'allineamento conforme all'iniziativa popolare. Il periodo transitorio proposto di un solo anno costituirebbe un aggiramento dell'iniziativa se essa richiedesse effettivamente un sistema di imposizione differenziato.

Ragioni di opportunità, chiarezza nei confronti dei contribuenti, continuità nelle basi di calcolo dell'imposizione e parità di trattamento nell'imposizione tra i detentori di automobili inducono a stralciare la disposizione transitoria, non necessaria ai fini dell'attuazione dell'iniziativa popolare visto che non è richiesta.

Inoltre i 13 anni nel frattempo passati possono essere considerati un lasso di tempo più che ragionevole per aver effettuato il cambio di veicolo a favore di autoveicoli con emissioni inferiori. Infine per le automobili di occasione è importante che vi sia un chiaro incentivo per orientare il pubblico verso automobili con un carico di emissioni più basso anche tenendo conto dell'incentivo alla rottamazione proposto dal Consiglio di Stato.

Le considerazioni esposte sottolineano come il testo conforme proposto dal rapporto di maggioranza nel definire a norma di Legge i principi dell'IP non riprende tutti i punti della stessa iniziativa, ne aggiunge dei nuovi e non chiarisce alcune problematiche che rimangono inesprese.

5.3 Osservazioni al rapporto di maggioranza da parte del Consiglio di Stato

In merito alla proposta del rapporto di maggioranza riprendiamo le criticità sottolineate nella presa di posizione del Consiglio di Stato del 25 maggio u.s.

Simulazione del gettito

*Prendendo quale riferimento il parco veicolo attualmente circolante in Canton Ticino (stato: aprile 2022), applicando la formula proposta dalla Commissione e tenendo anche conto della moratoria per le automobili immatricolate prima 01.01.2009 che si intende attuare tramite l'art. 11 cpv. 2, risulta **un gettito di circa 85.2 milioni di franchi** per le sole automobili.*

*Qualora non si applicasse la moratoria proposta per le automobili immatricolate prima 01.01.2009, il gettito aumenterebbe di circa 6.3 milioni, **arrivando a 91.5 milioni di franchi** per le automobili.*

*A giudizio dello scrivente Consiglio un'ultima riduzione degli introiti legati alle imposte di circolazione, per essere coerente con i recenti obiettivi finanziari definiti, dovrebbe permettere di arrivare ad un **gettito di 96 milioni di franchi**.*

A proposito dell'impatto della moratoria, segnaliamo che attualmente sono circa 44'000 (su un totale di circa 222'000) le automobili la cui prima immatricolazione è antecedente al 01.01.2009. In questi ultimi anni sono mediamente 6'000 all'anno le automobili immatricolate prima di tale data che vengono messe fuori circolazione. Come conseguenza della moratoria si possono quindi stimare minori ricavi, sull'arco di tre anni (durata della moratoria) pari a 16.3 milioni di franchi.

Valutazione della formula proposta

*Per quanto concerne la formula proposta dalla Commissione, in generale salutiamo favorevolmente il principio di prendere, quale fattore principale per determinare l'imposta di circolazione, le emissioni di CO₂ espresse in g/km. Questo consente, come peraltro proposto dal Messaggio n. 7670, di **incentivare l'acquisto di vetture meno inquinanti**. Nello specifico, sia per quanto concerne la soglia a partire dalla quale vengono prese in considerazione le emissioni di CO₂, come pure al fattore per cui questo valore viene elevato, non vi sono osservazioni particolari.*

Lo scrivente Consiglio è invece **maggiormente critico riguardo alla tassa base**. Sebbene la stessa consenta di assoggettare con un importo attrattivo all'imposta di circolazione anche le automobili particolarmente rispettose dell'ambiente quali le elettriche, le ibride plug-in nonché con motore a combustione interna ma particolarmente povere di emissioni di CO₂, e quindi riprenda in parte gli intenti del Governo che proponeva tuttavia di assoggettare questi veicoli prendendo quale riferimento la massa a vuoto, non possiamo non rilevare come all'atto pratico vi sia ben più di una criticità.

Risulta infatti difficile giustificare che, anche nell'ottica del principio "chi più inquina, più spende", **una piccola automobile elettrica paghi lo stesso importo di un grosso e potente SUV con motorizzazione ibrida plug-in, ma anche solo rispetto ad una vettura elettrica di grandi dimensioni e quindi dalla massa considerevole**.

Limitandoci infatti ad un solo confronto tra vetture elettriche, è evidente che più è elevata la massa di un'automobile, maggiore sarà l'energia (in questo caso elettrica) che la stessa consuma, a parità di percorso; **maggiore massa che impatta pure sull'usura del patrimonio stradale**.

Di seguito riportiamo una tabella che mette a confronto diverse tipologie di veicoli elettrici e plug-in ibridi, affinché la commissione possa effettuare le sue valutazioni del caso e prendere in considerazione, a mero titolo d'esempio, un importo della tassa base più elevato rispetto a quello proposto al fine di trovare un maggiore equilibrio tra le vetture più piccole e dalla massa inferiore rispetto a quelle di potenza, mole e massa superiore, in particolare in relazione agli importi attualmente prelevati, a quelli proposti dal Governo tramite il Messaggio n. 7670 e alla media nazionale.

Veicolo	Tipologia	Prezzo (CHF)	Potenza (kw)	Emissioni CO ₂ (g/km)	Massa a vuoto (kg)	Imposta di circolazione in CHF			
						Formula attuale	Formula M 7670 (CdS)	Media CH	Formula Commissione
Fiat 500e	Elettrica	26'990	87	0	1405	100	154.55	156.97	120
Tesla Model 3 performance	Elettrica	61'990	336	0	1918	385	211.10	282.51	120
Porsche Taycan 4S Plus	Elettrica	135'810	360	0	2295	478	252.45	325.99	120
VW Golf GTE (2018)	Plug-in	56'510	110	36	1639	159	198.30	323.95	120
Volvo XC90 Recharge	Plug-in	106'900	223	52	2'414	448	303.50	483.88	120

Le problematiche scaturite della formula proposta dal rapporto di maggioranza sono state sottolineate e ribadite anche **dall'Unione professionale svizzera dell'automobile, sezione Ticino**, che in uno scritto alla Commissione del 31 maggio 2022 ha tra l'altro sottolineato l'aspetto seguente:

Dal punto di vista della "giustizia sociale", applicando la proposta di tassa di circolazione basata sulle emissioni di CO₂ si andrebbe a creare una situazione altamente paradossale. Mettiamo a confronto due vetture elettriche di categoria completamente opposte:

Rapporto di minoranza 1 n. 7670 R2 del 14 giugno 2022

Marca/Modello	Carburante	Omolog.	Peso	Potenza	Prezzo listino	CO2 WLTP
DACIA Spring	E	1DD333	1'020	33	18'990.00	0
PORSCHE Taycan Turbo	B	1PF791	2'370	460	227'000.00	0

Come spiegare al cittadino che le due auto riportate nella tabella pagheranno la medesima tassa di circolazione?

Coefficiente di adeguamento

Lo scrivente Consiglio invita inoltre la commissione a confermare l'introduzione di un **Coefficiente di adeguamento del gettito**, come proposto con il Messaggio n. 7670, tramite il quale il Gran Consiglio, avendo comunque riguardo che sia garantita una certa stabilità nel tempo, potrà valutare eventuali adeguamenti del gettito applicati in maniera lineare e proporzionale all'intero parco veicoli, rispettivamente di **rinunciare al "tetto massimo" di 80 milioni di franchi per il gettito derivante dalle sole automobili proposta dall'iniziativa del 12.05.2017 "Per un'imposta di circolazione più giusta!"**.

Commento all'art. 11

A seguito di un'attenta valutazione degli ulteriori articoli proposti dalla commissione, il Consiglio di Stato non può esimersi dal commentare l'art. 11 cpv. 3 il quale, evidentemente, richiama l'iniziativa popolare del 12.05.2017 "Gli automobilisti non sono bancomat!"

Prima di addentrarci nel merito dell'articolo occorre tuttavia, per maggiore chiarezza di comprensione, riassumere la cronistoria concernente i fatti legati alle modifiche dell'imposta di circolazione per i veicoli immatricolati dopo il 01.01.2009, ovvero quelli soggetti al sistema bonus-malus.

Nel 2017 sono state aumentate le imposte di tutte le auto immatricolate dopo il 01.01.2009 tramite una diminuzione del bonus o un aumento del malus. Ad essere particolarmente colpite sono state le automobili con un valore di emissioni di CO₂ compreso tra 121 a 130 g/km. L'intento di questa modifica era adeguare il gettito ai mutamenti del parco veicoli, così da garantire la neutralità finanziaria del sistema bonus-malus. Infatti, negli anni precedenti il 2017, il sistema bonus-malus aveva registrato un eccesso di bonus rispetto ai malus, ciò che aveva portato a uno squilibrio strutturale ritenuta l'esigenza prevista nella Legge di mantenere la neutralità finanziaria.

Per compensare l'aumento deciso nel 2017, l'anno seguente è stato applicato un bonus del 5% alla categoria di auto con emissioni CO₂ tra 121 e 130 g/km e sono stati aumentati i malus del 2%. In seguito, ad inizio 2019, sono stati nuovamente aumentati i bonus e diminuiti i malus. In base all'evoluzione del saldo degli incentivi (sistema bonus-malus) si può stimare che la modifica dei coefficienti applicata nel 2017 ha portato a maggiori entrate pari a circa 7.1 milioni di franchi, tenuto conto che – proprio a causa della preponderanza dei bonus rispetto ai malus – negli anni precedenti il gettito era progressivamente diminuito.

Le successive modifiche del 2018 e del 2019 hanno tuttavia comportato una diminuzione del gettito di circa 5 milioni di franchi. Considerando che si tratta di riduzioni "acquisite" (definitive) le stesse si sono ripercosse anche sul gettito degli anni successivi, per un totale ad oggi che si situa indicativamente a non meno di 15-20 milioni di franchi in totale. Va sottolineato che di tale riduzione hanno beneficiato anche le nuove immatricolazioni anche se, ovviamente, non avevano subito gli aumenti del 2017. Di fatto quindi i **maggiori introiti del 2017** di cui si chiede la "restituzione" ai detentori **sono già stati compensati con le due modifiche citate del 2018 e 2019**, di cui i detentori come sopra spiegato hanno beneficiato anche negli anni successivi.

In riferimento alla formulazione del **nuovo art. 11 cpv. 3**, sentita la Sezione della circolazione del Dipartimento delle istituzioni, facciamo inoltre presente che, da un punto di vista operativo, risulta essere un'indicazione di **difficile e complicata applicazione** (costi informatici, risorse).

Si cita quale esempio già solo la definizione dei potenziali beneficiari e dell'importo da restituire nel caso di immatricolazione/messa fuori circolazione nel corso del biennio citato, di cambio detentore o di immatricolazione a nome di un altro familiare rispettivamente dell'azienda di cui un detentore è titolare.

Si tratta, da una prima valutazione, di un importante onere amministrativo nonostante l'ammontare degli importi da restituire sia, di regola, abbastanza limitato, mancando quindi la dovuta proporzionalità. Secondo lo scrivente Consiglio **manca inoltre la coerenza di impostazione con il nuovo sistema di tassazione** ma, soprattutto, richiamate le considerazioni esposte in precedenza, questa proposta parte da **una constatazione errata, ovvero che i maggiori introiti legati alla modifica del 2017 non siano ancora stati compensati**. A nostro parere la disposizione proposta andrebbe quindi stralciata.

Per quanto concerne l'ammontare di queste restituzioni non disponiamo di elementi per definire con precisione il possibile ammontare dell'importo da restituzione, ma sulla base di indicazioni di massima da parte del Servizio contabilità della Sezione della circolazione si stima che questo importo possa corrispondere a circa 5-6 milioni di franchi.

Infrastruttura stradale: aggiornamento costi e investimenti

Sentita la Divisione delle costruzioni del Dipartimenti del territorio, la stessa comunica di non avere particolari novità da segnalare rispetto a quanto comunicato tramite la lettera del 30 marzo 2022 (RG n. 1515). Gli oneri di gestione corrente del settore si situano tra 105 e 110 milioni di franchi all'anno (il costo degli investimenti è preso in conto attraverso gli ammortamenti e gli interessi). Considerati tuttavia gli importanti investimenti previsti nel corso dei prossimi anni nel settore stradale in relazione a importanti opere che verranno realizzate, tra le quali citiamo il Semisvincolo di Bellinzona (A2), la Rete Tram-Treno del luganese, la circonvallazione Agno-Bioggio, la sistemazione del comparto Stazione FFS di Lugano o ancora la sistemazione di via Sonvico a Lugano (accesso galleria Vedeggio-Cassarate), questi oneri sono destinati a crescere.

Si stima che l'aumento degli investimenti nel settore stradale, per effetto dell'aumento degli ammortamenti, porterà con grande probabilità gli oneri annuali di gestione corrente del settore strade **a superare largamente i 110 milioni di franchi annui**.

Rilevanza dell'impatto ambientale

Per quanto concerne la moratoria per le automobili immatricolate prima del 01.01.2009, il Consiglio di Stato invita la Commissione a valutare attentamente l'opportunità della sua introduzione tenendo in particolare conto degli obiettivi prefissati dal Piano energetico cantonale nonché della sensibilità riguardo all'inquinamento e alle tematiche ambientali espresse anche a più riprese dal Gran Consiglio. Si può infatti stimare, anche in assenza di analisi sulle percorrenze chilometriche, che tali veicoli concorrano in misura sovraproporzionale all'inquinamento causato dalla circolazione stradale nel suo complesso. Sempre in relazione alla necessità di rinnovare il parco veicoli circolante con automobili maggiormente rispettose dell'ambiente, sollecitiamo il Gran Consiglio a voler trattare parimenti il Messaggio 8029 del 7 luglio 2021 tramite il quale si richiede un credito di fr. 11'000'000.- da destinare a misure a favore della mobilità elettrica e dell'infrastruttura di ricarica, nonché alla **messa fuori servizio di veicoli altamente inquinanti legata all'acquisto di veicoli di ultima generazione**. Messaggio che voleva essere una chiara risposta al termine del trattamento di favore per i veicoli immatricolati prima del 2009.

6. MESSAGGIO N. 7670 (DEL 12 GIUGNO 2019)

6.1 Considerazioni generali

In risposta alle citate IP il Consiglio di Stato con il messaggio n. 7670 propone una correzione importante delle imposte di circolazione condividendo l'obiettivo di una loro riduzione.

Nell'elaborare una soluzione il Consiglio di Stato **deve tuttavia anche rispettare la Costituzione cantonale** che al capitolo regime finanziario specifica quanto segue.

Principi generali

Art. 34bis

¹La gestione finanziaria dello Stato è retta dai principi della legalità, della parsimonia e dell'economicità; le finanze devono essere equilibrate a medio termine, tenuto conto dell'evoluzione economica.

²Prima di assumere un nuovo compito, il Cantone ne esamina la sopportabilità finanziaria e le modalità di finanziamento.

³Ogni compito deve essere valutato periodicamente al fine di verificare se è ancora necessario e utile e se il carico finanziario che comporta è sopportabile.

Freno ai disavanzi: principi e misure di riequilibrio finanziario

Art. 34ter

¹Di principio, il preventivo e il consuntivo di gestione corrente devono essere presentati in equilibrio.

²Tenuto conto della situazione economica e di eventuali bisogni finanziari eccezionali, possono essere preventivati dei disavanzi entro i limiti definiti dalla legge.

³I limiti definiti dalla legge vanno rispettati attraverso misure di contenimento della spesa, di aumento dei ricavi o di adeguamento del coefficiente d'imposta cantonale.

⁴Eventuali disavanzi del conto di gestione corrente a consuntivo sono compensati con avanzi precedentemente realizzati; se ciò non è possibile devono essere recuperati nei termini indicati dalla legge.

⁵Il Cantone adotta tempestivamente le misure necessarie a garantire il rispetto del principio dell'equilibrio finanziario.

Per decidere l'aumento del coefficiente d'imposta cantonale è necessaria la maggioranza qualificata di almeno 2/3 dei votanti in Gran Consiglio.

È bene ricordare che i citati art costituzionali valgono e sono da rispettare anche, e a maggior ragione, da parte del Legislativo cantonale chiamato ad approvare modifiche di leggi con sovente un importante impatto finanziario.

6.1 Impostazione finanziaria

L'impostazione finanziaria proposta nel messaggio n. 7670 risponde alla riflessione seguente.

Si premette innanzitutto che l'imposta di circolazione non è una tassa d'uso delle strade che deve unicamente coprire i costi relativi a quest'ultima bensì una vera e propria imposta, seppur riferita a un settore specifico, che deve poter servire a finanziare i bisogni generali dell'attività statale. Ricordiamo inoltre che la Legge sulla gestione e il controllo finanziario dello Stato non permette la copertura di singole spese mediante il prelievo di quote

fisse delle entrate (divieto di vincolo delle entrate). Tuttavia, si concorda con la necessità di creare le basi per realizzare un “conto stradale” che permetta - pur senza essere vincolante per i motivi sopra esposti - di avere un ordine di grandezza che possa essere messo in relazione con il gettito d’imposta, consentendo altresì di indirizzare le future scelte politiche in ambito di investimenti infrastrutturali e più in generale di misure legate alla mobilità.

A titolo puramente indicativo presentiamo qui di seguito una tabella riassuntiva dei principali costi sostenuti dal Cantone in quest’ambito, i quali ammontano circa al totale dell’imposta di circolazione delle automobili. Sottolineiamo infine che in questo conto non sono presenti, a mero titolo d’esempio, i costi sostenuti per le attività svolte nell’ambito della prevenzione, della sicurezza stradale e della protezione contro il rumore e l’inquinamento.

Conto/CRB	Media annuale 2009 - 2015	
	Uscite	Entrate
780 Direzione DC (gestione corrente)	0.87	
781 Costruzione (gestione corrente)	7.94	0.07
782 Manutenzione (gestione corrente)	36.51	1.50
783 Conservazione (gestione corrente)	4.77	
Quota ammortamenti (investimenti)	56.40	
Quota interessi (finanziamento)	0.87	
Totale	107.36	1.57
Saldo	105.79	

6.3 La proposta di calcolo di imposta del Consiglio di Stato

Il Consiglio di Stato propone nel messaggio n. 7670 una riflessione approfondita per spiegare il percorso che ha permesso di stabilire la nuova base di calcolo che vale la pena riproporre.

*L’attuale formula per il calcolo dell’imposta di circolazione tiene in considerazione, oltre ad un importo fisso, la massa totale, la potenza e le emissioni di CO₂. In occasione dei vari incontri e delle relative discussioni, il GdL incaricato di definire la nuova formula per l’imposta di circolazione ha preso in considerazione e valutato diversi possibili criteri di imposizione, basandosi su quelli attualmente in vigore in altri Cantoni come pure su criteri inediti. Sin dal principio si è ritenuto fondamentale che suddetti **criteri fossero correlati all’impatto che la singola automobile ha sia dal punto di vista ambientale sia sull’infrastruttura stradale.** Qui di seguito vi esponiamo i possibili criteri di imposizione e le relative valutazioni.*

6.3.1 Emissioni di CO₂

Le emissioni di CO₂ sono un criterio semplice e conosciuto, di utilizzo ormai generalizzato sia per quel che riguarda i veicoli come pure altri settori, indicante l’efficienza energetica. A differenza dell’etichetta energetica, la quantità di CO₂ emessa da un’automobile non muta nel tempo, motivo per il quale, oltre a garantire certezza nell’imposizione, si tratta di un valore di facile comprensione per l’utenza oltre che proporzionale al consumo di carburante e a quasi tutti gli altri valori legati al propulsore.

6.3.2 Massa

Sebbene nella base legale federale come pure sui documenti di identificazione del veicolo figuri la dicitura “peso”, in conformità alle vigenti normative concernenti i pesi e le misure verrà in seguito utilizzata la denominazione “massa”.

La massa è di fatto il solo criterio che permette di valutare l'impatto di un veicolo sull'infrastruttura stradale, anche se per quanto riguarda i veicoli leggeri le differenze tra un'automobile e l'altra e quindi l'impatto in base alla massa sono tutto sommato ridotte.

Due sono le tipologie di massa che possiamo considerare: quella “totale” (termine con cui intendiamo il carico massimo con cui la vettura può circolare) e quella “a vuoto” (ovvero il peso del veicolo pronto all'uso a cui viene sommato il peso del conducente).

La “massa totale” è il dato teoricamente più corretto per definire l'impatto di un veicolo sulle strade; si tratta però di un'unità di misura poco sociale. La scelta di un veicolo più grande, e quindi generalmente più pesante e in grado di accogliere più persone, a volte è una necessità legata a questioni di praticità oggettiva: pensiamo, ad esempio, alle famiglie numerose. A titolo d'esempio, tra una vettura sportiva e una vettura familiare con la stessa “massa a vuoto”, basandosi sulla “massa totale” quella familiare sarebbe tassata più di una vettura sportiva semplicemente per il fatto che può trasportare più persone, ciò che ne aumenta la “massa totale”. Per questo motivo la “massa a vuoto” è il criterio da preferire in quanto tiene maggiormente conto degli aspetti sociali.

6.3.3 Emissioni nocive

Se da un punto di vista dell'impatto ambientale sarebbe sicuramente corretto tenere in considerazione le varie sostanze inquinanti, tra cui citiamo per esempio NO_x e PM10, da un punto di vista pratico l'utilizzo di questi valori presenterebbe molte difficoltà. Tra queste citiamo la stessa reperibilità del dato per ogni singolo veicolo con le rispettive combinazioni di motore e trasmissione per l'elaborazione automatica dell'imposta, la necessità di creare sotto-varianti a dipendenza del tipo di carburante utilizzato (i propulsori a ciclo Diesel sono problematici per le PM10 ma interessanti per quel che concerne le emissioni di NO_x), senza trascurare la conseguente difficile comprensione da parte dell'utente.

6.3.4 Tipologia di carburante

Anche per i motivi indicati al punto precedente, il carburante non rappresenta un buon criterio di imposizione. Questo poiché, riprendendo l'esempio effettuato con i motori a ciclo Diesel, ci ritroveremmo con diverse difficoltà legale al fatto che se un tipo di carburante può risultare critico per alcuni aspetti (nel caso citato le PM10), d'altro canto lo stesso potrebbe risultare interessante per altri (nel caso citato le emissioni di NO_x). Con i motori a ciclo Otto alimentati a benzina si propone invece la situazione opposta. Questo renderebbe quindi necessario la creazione di sotto-varianti assai complesse e di difficile attuazione, non rispondendo quindi ad uno degli obiettivi della modifica di legge, ovvero la semplificazione della formula.

6.3.5 Cilindrata

Si tratta di un criterio ampiamente utilizzato da altri Cantoni. Tuttavia, data l'evoluzione dei motori, non risulta più essere un particolare riferimento né per l'impatto ambientale né per quello sull'infrastruttura stradale.

6.3.6 Criteri utilizzati negli altri Cantoni

Nella maggior parte dei Cantoni l'imposta di circolazione viene calcolata in base alla cilindrata (13) o la massa totale (8). In diversi casi la formula viene completata con un sistema bonus/malus basato sull'etichetta energetica o sulle emissioni di CO₂. In altri ancora vengono considerati criteri quali la potenza, le emissioni di CO₂ e l'età del veicolo (la cosiddetta energia grigia), la massa, la potenza e in un caso la combinazione di questi elementi.

6.3.7 Conclusioni

L'importanza del raggiungimento degli obiettivi citati al punto 2 e di conseguenza la necessità di prendere in considerazione criteri di imposizione che siano correlati all'impatto che la singola automobile ha dal punto di vista ambientale come sull'infrastruttura stradale è, per lo scrivente Consiglio, una scelta assolutamente imprescindibile.

In tal senso è ovviamente corretto ricordare i molteplici mutamenti avvenuti nel settore automobilistico. Si pensi in particolare al rinnovamento e quindi al miglioramento costante del parco veicoli circolante, con la conseguente sensibile riduzione delle emissioni inquinanti, ottenuta per effetto sia delle misure proposte in passato che del continuo progresso tecnologico. Progresso indotto anche dai vincoli imposti all'industria automobilistica, fra i quali spiccano gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ delle automobili nuove, il cui mancato raggiungimento prevede delle sanzioni per gli importatori. Occorre menzionare che proprio questa nuova situazione rende di fatto il sistema bonus/malus meno attuale come principio.

Se alle considerazioni sopra esposte aggiungiamo l'esplicita **esigenza di una formula più semplice e comprensibile**, a seguito delle attente valutazioni e dopo aver ponderato tutti gli elementi, riteniamo che la nuova formula debba basarsi sulle **emissioni di CO₂** quale criterio principale (proporzionale al consumo e ottimo indicatore dell'impatto ambientale) nonché, come criterio aggiuntivo, sulla **massa a vuoto** (impatto sull'infrastruttura, aspetti sociali). In occasione della seconda procedura di consultazione, avviata in data 17 gennaio 2019, abbiamo potuto constatare che pressoché tutti i consultati sono stati del medesimo parere, fatto che mette in evidenza la validità della proposta.

6.4 La formula

6.4.1 La base di partenza

A seguito delle numerose possibilità valutate, il Consiglio di Stato ha deciso di proporre la seguente formula di base:

$$\text{Imposta} = (a \cdot M) + (b \cdot \text{CO}_2)$$

dove

- M è la massa a vuoto espressa in kg;
- CO_2 sono le emissioni di CO₂ espresse in g/km;
- a e b sono i coefficienti di moltiplicazione.

Come accennato in precedenza, considerato che le emissioni di CO₂ devono rappresentare il criterio di imposizione principale e quindi essere la fonte preponderante

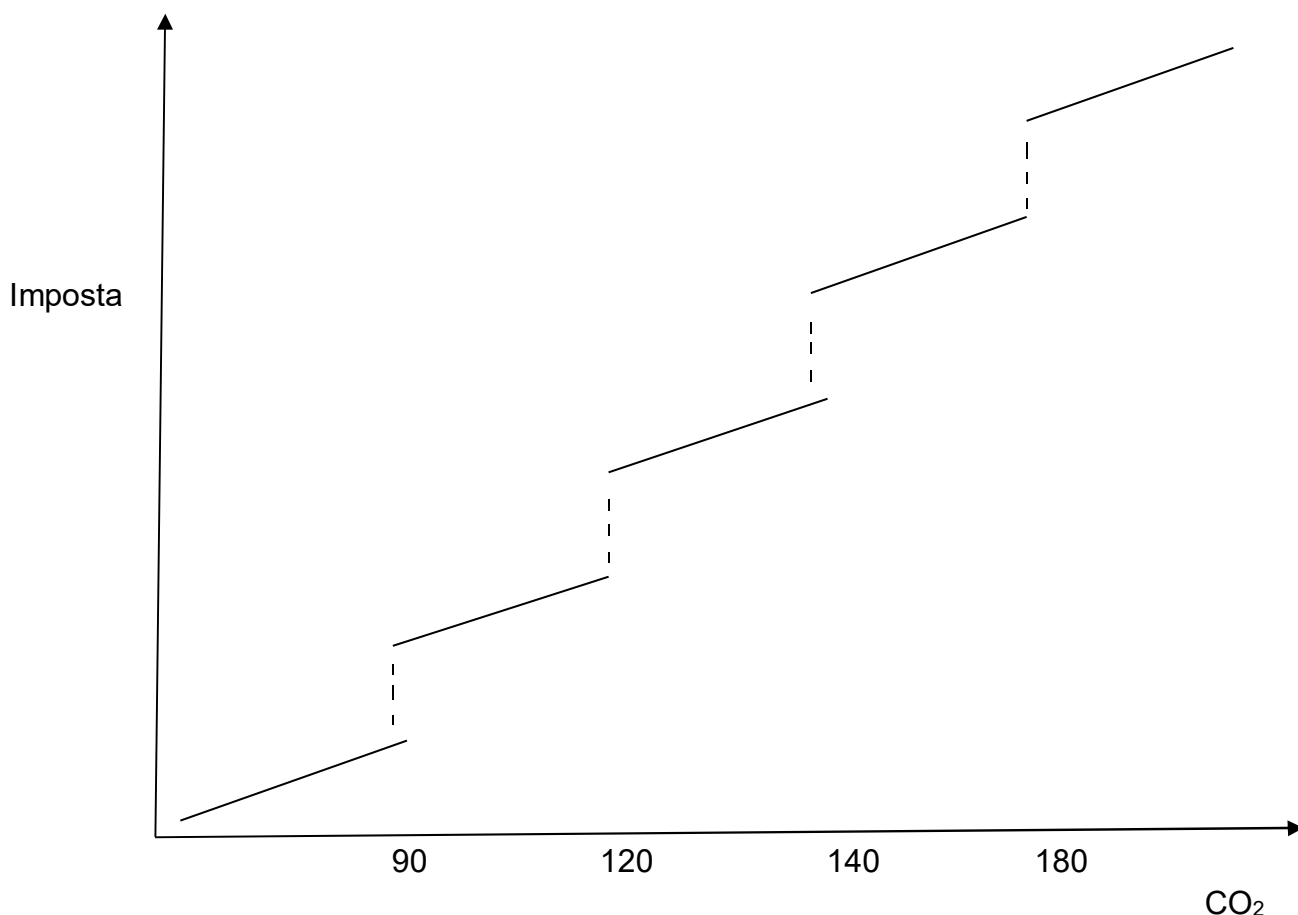
della somma prelevata, nella formula sopra esposta queste garantiranno il 70% del gettito, mentre la massa a vuoto – come criterio aggiuntivo – garantirà il rimanente 30%.

I coefficienti di moltiplicazione

Le simulazioni relative all'applicazione della formula con coefficienti fissi hanno permesso di mettere in evidenza alcune criticità, tra cui spicca l'appiattimento dei valori con differenziazione solo limitata fra veicoli più o meno inquinanti e grosse differenze nell'imposizione di singoli veicoli rispetto all'imposta attuale. Per questo motivo, a seguito delle svariate simulazioni effettuate e in riferimento agli obiettivi espressi al punto 2, lo scrivente Consiglio propone da un lato l'introduzione di un coefficiente di moltiplicazione fisso pari a 0.11 per la massa a vuoto (a), così da semplificare al massimo la formula; mentre per quanto concerne le emissioni di CO₂ la soluzione migliore consiste nell'introduzione di coefficienti variabili in corrispondenza di determinati valori (segmenti) di CO₂. In quest'ultimo caso, con l'obiettivo di privilegiare le vetture meno inquinanti e maggiormente rispettose dell'ambiente, i coefficienti sono calcolati come segue:

- $b = 0.5$ se CO₂ 0-90 g/km
- $b = 0.9$ se CO₂ 91-120 g/km;
- $b = 1.7$ se CO₂ 121-140 g/km;
- $b = 2.6$ se CO₂ 141-180 g/km;
- $b = 3.4$ se CO₂ > 180 g/km.

Da un punto di vista grafico risulta pertanto la seguente rappresentazione:



Qualche esempio riassuntivo:

Veicolo	Tipologia	Prezzo (CHF)	Potenza (kw)	Emissioni CO ₂ (g/km)	Massa a vuoto (kg)	Imposta di circolazione in CHF			
						Formula attuale	Formula M 7670 (CdS)	Media CH	Formula Commissione
Fiat 500e	Elettrica	26'990	87	0	1405	100	154.55	156.97	120
Tesla Model 3 performance	Elettrica	61'990	336	0	1918	385	211.10	282.51	120
Porsche Taycan 4S Plus	Elettrica	135'810	360	0	2295	478	252.45	325.99	120
VW Golf GTE (2018)	Plug-in	56'510	110	36	1639	159	198.30	323.95	120
Volvo XC90 Recharge	Plug-in	106'900	223	52	2'414	448	303.50	483.88	120

7. PROPOSTA CONDIVISA CON IL CONSIGLIO DI STATO

La Commissione, o meglio una parte di essa, ha voluto andare oltre il messaggio n.7670 volendo trovare una soluzione che fosse rispettosa del senso del testo dell'Iniziativa popolare coniugandola con la posizione del Consiglio di Stato espressosi con il citato messaggio e affinatasi con successive prese di posizioni riprese dal presente rapporto. In particolare si tratta di trovare una formulazione equilibrata e coerente che tenga conto di alcuni aspetti che si sono cristallizzati nelle ultime settimane quali:

- La volontà condivisa con il Consiglio di Stato di presentare un testo conforme al senso dell'iniziativa generica;
- un'impostazione del calcolo dell'imposta rispettosa del principio di considerare le emissioni di CO₂ pur considerando il fatto che la relazione tra imposta di circolazione e usura delle strade è data dalla massa;
- un montante massimo del gettito a 95 mio.

7.1 Principi

Per trovare una soluzione condivisa e cercare il miglior consenso possibile ci sembra utile sottolineare alcuni principi cardini che sembrano beneficiare di ampio sostegno.

7.1.1 I costi dell'imposta di circolazione

È ben evidente come il Ticino sia il Cantone con le imposte di circolazione più care della Svizzera. L'obiettivo di una **riduzione di questi importi è quindi condivisa** in quanto difficilmente giustificabile nei termini attuali.

7.1.2 Causalità

Pur trattandosi di imposte e non di sole tasse, e ben evidente la necessità di una correlazione tra le entrate generate da questa voce di entrate dello Stato e i costi di gestione delle strade cantonali. Nella riflessione vanno tuttavia considerati i costi provocati dalla mobilità con in particolare il recente forte incremento dell'impegno del Cantone nella promozione del Trasporto pubblico.

Gli stessi Iniziativisti sembrerebbero condividere questa interpretazione considerando che nel testo dell'Iniziativa generica proponevano la creazione di un "conto mobilità", non un "conto strade cantonali".

Di conseguenza si auspica che questa relazione tra entrate e costi sostenuti sia maggiormente esplicita e trasparente.

7.1.3 Proporzionalità

Il calcolo dell'imposta di circolazione deve tenere conto di alcuni criteri di ponderazione così da evitare situazione incoerenti e con evidenti storture in cui auto molto costose e pesanti arrivano a pagare un'imposta inferiore ad automobili significativamente più piccole pur con una peggior efficacia energetica. È ben evidente che non tutti possono permettersi la rapida e costante sostituzione dell'auto a seguito delle migliori tecnologie a favore di continuo minor impatto ambientale.

Eclatante è l'esempio paradossale di una Porsche Taycan, un'automobile con un prezzo di oltre CHF 200'000.- e un peso notevole, che con la formula proposta dal rapporto con testo conforme arriverebbe a pagare un'imposta di circolazione uguale a quella di una piccola utilitaria.

7.1.4 Sostenibilità

La riduzione delle imposte di circolazione e l'avvicinamento alla media svizzera deve essere fatto in modo finanziariamente sostenibile tenendo conto dell'equilibrio generale delle finanze dello Stato. Grazie a un coefficiente, la cui applicazione spetta al Parlamento ed è soggetto a referendum, dovrà essere possibile un'ulteriore correzione di queste imposte in relazione al mutare delle variabili di calcolo così da modularne l'incidenza.

La sostenibilità ambientale della nuova formula sottolinea il fatto che il criterio ambientale, quindi l'emissione di CO₂, ha comunque una valenza particolarmente significativa rispetto agli altri.

7.2 La posizione del Consiglio di Stato

Nello scambio epistolare tra Commissione e Consiglio di Stato, il Governo ribadisce la sua disponibilità di principio a rivedere la base di calcolo ma precisa alcuni paletti fondamentali. Queste le considerazioni ribadite dallo stesso Governo con la Risoluzione governativa del 25.05.22 rispondendo ad alcune domande della Commissione.

Una riforma del sistema d'imposizione dei veicoli a motore che riduce il gettito in maniera ancora più importante rispetto a quanto proposto nel messaggio n. 7670 pone evidenti problemi che occorre considerare. Il Governo è pronto a sostenere una riforma che preveda una formula diversa rispetto a quella presentata nel citato messaggio, a condizione che il suo impatto sia equilibrato e coerente rispetto al contesto finanziario, tenendo anche conto delle importanti risorse consacrate recentemente nell'ambito delle

politiche settoriali, per esempio nell'ambito del sostegno della mobilità elettrica, del trasporto pubblico, ma anche in quello della conservazione e costruzione stradale nel quale i costi tenderanno a crescere nei prossimi anni in modo importante in relazione agli investimenti previsti.

A questo proposito, si ricorda per esempio

- *la richiesta di stanziamento di due crediti quadro (uno nel 2018 con il messaggio 7540, l'altro nel 2021 con il messaggio 8029, per un complessivo di **14 milioni** di franchi) destinato a **incentivare l'acquisto di veicoli totalmente elettrici**, ad accelerare la sostituzione di veicoli ad alte emissioni di CO₂ e di inquinanti e a sviluppare l'infrastruttura di ricarica elettrica privata,*
- *la richiesta di due crediti d'investimento di **50 milioni** di franchi ciascuno per l'esecuzione degli interventi previsti dai progetti di **risanamento fonico delle strade cantonali**,*
- *la richiesta di stanziamento di un credito di **119 milioni** di franchi per la **sistemazione delle pavimentazioni e dei cigli**, come pure*
- *la richiesta di stanziamento di un credito quadro di **461.4 milioni** di franchi, di cui 355.6 milioni a carico del Cantone per il finanziamento delle **prestazioni di trasporto pubblico** per il quadriennio 2020-2023 in funzione dell'apertura della galleria di base del Monte Ceneri.*

Appare dunque evidente che la **proposta deve quindi essere sostenibile e coerente con l'obiettivo del riequilibrio dei conti votato dal Parlamento e confermato dalle cittadine e dai cittadini ticinesi nella recente votazione del 15 maggio 2022.**

*Il Consiglio di Stato rinnova la sua disponibilità a sostenere una riforma che preveda una formula diversa rispetto a quella presentata nel Messaggio n. 7670 a condizione che il suo impatto sia equilibrato e coerente rispetto al contesto finanziario e alla politica ambientale, garantendo dopo quest'ultima riduzione un introito attorno ai **96 milioni** di franchi. In questo senso, riteniamo necessario rivalutare la tassa base o, subordinatamente, riconsiderare il parametro della massa nella formula e della moratoria, come pure rinunciare a una restituzione retroattiva degli aumenti del 2017 già peraltro compensati negli anni successivi, come ben evidenziato in questa nostra risposta. Infatti, tenendo conto della politica di miglioramento del patrimonio stradale, lo sforzo del Cantone è cresciuto a livello di investimenti e spesa corrente.*

7.3 Proposta di nuova formula

7.3.1 Proposta del Consiglio di Stato

La Commissione ha chiesto al Consiglio di Stato una verifica di un'alternativa alla formula presentata nel messaggio n. 7670, una nuova formula che grazie ai criteri di emissioni di CO₂, massa e potenza permetteva una progressione lineare evitando la criticità degli scalini improvvisi evidenziati.

Con la risposta del 3 giugno u.s. il Consiglio di Stato prende posizione nei termini seguenti.

Simulazione del gettito

Prendendo quale riferimento il parco veicolo attualmente circolante in Canton Ticino (stato: aprile 2022), applicando la formula qui proposta il gettito derivante ammonterebbe complessivamente a 111,8 milioni di franchi. L'applicazione di un eventuale moratoria per le vetture immatricolate prima del 01.01.2009 avrebbe quale conseguenza una diminuzione del

gettito di circa 6 milioni di franchi, assestandosi a complessivi 105,8 milioni di franchi. Per tutte le ulteriori considerazioni afferenti al numero di veicoli coinvolti dalla moratoria e il relativo impatto derivante da una sua applicazione per più anni si rimanda alla lettera dello scorso 25 maggio.

Valutazione della formula e dei parametri proposti

Per quanto concerne la formula proposta, lo scrivente Consiglio rileva che la stessa risulta decisamente complessa nella sua lettura nonché di **difficile comprensione**. Ricordiamo che la formula attualmente in vigore è stata più volte criticata per la sua complessità; in questo senso con il Messaggio n. 7670 del 12 giugno 2019 concernente la Modifica della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977 il Governo ha cercato di proporre una formula che fosse il più semplice possibile affinché la stessa potesse essere facilmente compresa dall'utenza. Sebbene tale obiettivo sembrava essere stato accantonato già con la proposta formulata dalla Commissione lo scorso 17 maggio, quella presa ora in esame presenta un grado di complessità ben più elevato (in particolare per la determinazione del "fattore k") che rende pressoché impossibile spiegare con semplicità all'utenza sia il metodo di calcolo che i suoi principi. Tuttavia, dal punto di vista dell'applicazione, a livello informatico non sembrerebbe debbano esserci particolari difficoltà.

Il Consiglio di Stato esprime inoltre ben più di qualche **perplexità** riguardo alla scelta di **utilizzare la potenza** quale criterio per determinare l'ammontare dell'imposta di circolazione. Come noto, con il Messaggio n. 7670 il Governo ha voluto presentare una formula di calcolo basata su parametri che hanno una correlazione diretta sia con l'impatto sull'infrastruttura stradale che con l'impatto ambientale. Il Gruppo di lavoro che a partire dal 2016 è stato incaricato di proporre una nuova formula per il calcolo dell'imposta di circolazione ha avuto tra i suoi compiti quello di prendere in considerazione e valutare tutti i possibili criteri "tecnici" e determinare quali fossero i più indicati secondo gli obiettivi summenzionati. Tra questi, la potenza è stata scartata in quanto la stessa non ha un impatto diretto sull'ambiente (si pensi, ad esempio, alle vetture elettriche o ibride plug-in dalle potenze notevoli, rispettivamente alle recenti automobili con motore a combustione interna le quali risultano maggiormente rispettose dell'ambiente rispetto a modelli dalle potenze ben più modeste ma meno recenti). Detto in altro modo: **non è possibile stabilire una relazione diretta fra la potenza di un veicolo e il suo grado in inquinamento**.

Va inoltre segnalato che, da una prima analisi, la formula proposta (e in particolare l'introduzione di un "tetto massimo" alle emissioni computabili, pari a 180 g/km di CO₂) favorisce i veicoli con emissioni oltre questa soglia, quindi particolarmente inquinanti. Sebbene questo discutibile "vantaggio" in determinati casi sia mitigato dal fatto che la formula fa anche capo alla potenza quale parametro, eliminando questa distorsione per le vetture che oltre ad essere particolarmente inquinanti hanno pure una potenza elevata, all'atto pratico permane un considerevole **vantaggio per le vetture particolarmente inquinanti, ma dalla potenza contenuta**. Si rileva inoltre che, da una prima analisi sull'applicazione della formula, anche le vetture elettriche dalla massa elevata risultano penalizzate in modo importante. Quanto precede, oltre a sottolineare nuovamente la complessità e la difficile comprensione della formula proposta (un utente non può ipotizzare se l'imposta di circolazione per una determinata automobile sarà tendenzialmente più modesta o più elevata, a differenza del principio "chi più inquina, più paga"), creerebbe delle **disparità di trattamento** difficilmente giustificabili oltre a non risultare coerentemente in linea con gli obiettivi prefissati dal Piano energetico cantonale nonché con la sensibilità riguardo all'inquinamento e alle tematiche ambientali espresse anche a più riprese dal Gran Consiglio.

Conclusioni del CdS

Nella speranza di aver risposto ai quesiti posti in maniera esaustiva, il Consiglio di Stato ritiene che la **formula proposta** e qui presa in esame – oltre a risultare complessa e di difficile

comprensione per l'utenza – non tenga sufficientemente conto degli obiettivi ambientali summenzionati, rispettivamente che il criterio della potenza risulta inopportuno poiché non direttamente correlato con l'impatto ambientale di un'automobile.

7.3.2 Proposta Rapporto di minoranza

La determinazione dei criteri per la corretta ponderazione dell'imposta di circolazione che coniugassero le indicazioni del Consiglio di Stato da un lato e il testo dell'Iniziativa dall'altro ha richiesto parecchie e intense discussioni.

La conclusione è la seguente:

- La formula per il calcolo dell'Imposta di circolazione deve considerare unicamente le emissioni di CO₂ come richiesto dal testo dell'Iniziativa.

Quindi bene considerare la soglia 95 g/km CO₂ oltre la quale l'imposta cresce progressivamente con la formula seguente: (Emissioni CO₂ g/km - 95 g/km)^{1.4}

- Ma il testo dell'iniziativa non impedisce di definire almeno tre categorie di peso delle automobili al disotto dei 3'5000 kg visto che, e il Consiglio di Stato lo ricorda a più riprese, la massa è l'unico criterio direttamente connesso al consumo delle strade e quindi ai costi di manutenzione. La relazione tra imposta di circolazione e costi delle strade è auspicata anche dal testo dell'iniziativa.

Per questo motivo si propongono **3 categorie** di automobili a cui corrisponde un importo di base differenziato:

	Importo di base
- Inferiore o uguale a 1'000 kg	CHF 120.-
- Da 1'000 kg fino a inferiore o uguale a 2'000 kg	CHF 160.-
- Da 2'000 kg fino a 3'500 kg.	CHF 190.-

Applicando la formula qui proposta il gettito derivante dalle imposte di circolazione per le automobili ammonterebbe complessivamente a ca. **96 milioni** di franchi.

L'adozione della formula sopra esposta permette di avere una "tassa base" attrattiva per le automobili particolarmente rispettose dell'ambiente, tra le quali vi è comunque una differenza di imposizione in base alla loro massa (e quindi al loro impatto sull'infrastruttura stradale).

Inoltre il limite dell'imposta base a CHF 200.- rispetta i dettami dell'IP.

D'altro canto, oltre alla massa a vuoto, l'imposta di circolazione delle vetture con emissioni superiori ai 95 g/km di CO₂ verrebbe calcolata proporzionalmente in base al livello di emissioni, coerentemente quindi con il **concetto di causalità "chi più inquina, più paga"**, nonché eliminando le fasce di emissioni inizialmente previste e i relativi "scalini", ovviando quindi a una delle principali criticità sollevate dalla Commissione.

Sarà importante monitorare l'evoluzione del parco veicoli, in particolare la velocità del passaggio alla trazione elettrica poiché evidentemente questo avrà una influenza significativa sul gettito che **ai sensi dell'Iniziativa generica deve comunque perlomeno permettere di coprire il costo in particolare delle strade** e più in generale essere correlata ai costi della mobilità in Ticino.

In questo senso proprio alcune decisioni incombenti a livello di parlamento europeo lasciando pensare che questo passaggio alla trazione elettrica possa essere ulteriormente

Rapporto di minoranza 1 n. 7670 R2 del 14 giugno 2022

accelerato ciò avrebbe conseguenze evidenti sull'ulteriore riduzione del gettito dell'imposte di circolazione.

Il Consiglio di Stato sempre nella presa di posizione del 3 giugno precisa inoltre quanto segue:

*Per motivi di **parità di trattamento** nei confronti dei detentori di autoveicoli, essendo passati ormai 13 anni dall'attuale applicazione dell'imposta di circolazione, e nel rispetto dei principi previsti dalla legislazione per la protezione ambientale (LPAmb), riteniamo a questo punto che la **moratoria non sia più opportuna** e nemmeno sostenibile. Ricordiamo infatti che il messaggio governativo 8029 persegue lo scopo di **incentivare la messa fuori circolazione di veicoli vetusti e quindi altamente inquinanti e poco efficienti energeticamente**, favorendo l'acquisto di veicoli energeticamente e ambientalmente sostenibili con un credito di 11 milioni di franchi.*

Di seguito riportiamo una tabella che mette a confronto diverse tipologie di vetture (elettriche, ibride plug-in e con motore a combustione intera) tra quelle più vendute nelle rispettive categorie¹ mettendo a confronto l'imposta di circolazione attuale con il valore a seguito dell'applicazione della formula proposta in questo rapporto, rispettivamente con la formula proposta dal Governo con messaggio n. 7670.

Veicolo	Tipologia	Prezzo (CHF)	Potenza (kw)	Emissioni CO ₂ (g/km)	Massa a vuoto (kg)	Imposta di circolazione in CHF		
						Formula attuale	Formula M 7670 (CdS)	Formula rapporto
Fiat 500e	Elettrica	26'990	87	0	1405	100	154.55	160.00
Tesla Model 3 Performance	Elettrica	61'990	336	0	1918	385	211.10	160.00
Porsche Taycan 4S Plus	Elettrica	135'810	360	0	2295	478	252.45	190.00
VW Golf GTE (2018)	Plug-in	56'510	110	36	1639	159	198.30	160.00
Volvo XC90 Recharge	Plug-in	106'900	223	52	2'414	448	303.50	190.00
Toyota Yaris	Benzina (ibrido)	22'300	68	97	1'227	168	222.30	162.60
VW Polo	Benzina	26'200	70	132	1'253	208	362.20	308.60
VW Golf	Benzina	38'600	110	134	1'404	299	382.20	319.80
VW Tiguan	Diesel	56'900	147	174	1'813	724	651.80	584.80
Porsche 911 Carrera 4S	Benzina	166'200	331	257	1'605	1'741	1'050.30	1'308.60

Quale conclusione dei dati appena illustrati è possibile affermare che le imposte di circolazione permettono allo Stato di coprire i costi generati per la gestione, la manutenzione, la conservazione e la costruzione delle strade del Cantone, mentre il rimanente contribuisce in parte a coprire i costi pertinenti al tema della mobilità che complessivamente superano i 234 mio annui.

La diminuzione delle imposte di circolazione si giustifica quindi in particolare nel confronto con gli altri cantoni svizzeri e **l'obiettivo ragionevole può essere quantificato con una riduzione di almeno il 10%.**

Incasso C2021

CHF 106'509'000.00 Diminuzione del 10% CHF 10'650'900.00 **CHF 95'858'100.00**

8.2 Rimorchi

Il confronto intercantonale indica che il Ticino offre imposte di circolazione particolarmente vantaggiose per la categoria rimorchi. Anche su questo tema la Commissione ha chiesto una presa di posizione al Consiglio di Stato giunta il 3 giugno u.s.

L'imposta per rimorchi e i semi-rimorchi è già stata aumentata con effetto 10 febbraio 2015, passando da un importo unico per tutti i veicoli (CHF 105.--), a un'imposta differenziata in base alla massa:

- fino a 750 kg: CHF 105.--
- fra 751 e 3500 kg: CHF 150.--
- fra 3501 e 10000 kg: CHF 200.--
- oltre 10000 kg: CHF 300.--

Malgrado tale aumento l'imposta TI rimane fra le più basse della Svizzera e in particolare la più bassa per i rimorchi con massa superiore alle 18 t.

Ipotesi di adeguamento dell'imposta

- fino a 750 kg: CHF 105.--
- fra 751 e 3500 kg: CHF 200.--
- fra 3501 e 10000 kg: CHF 250.--
- fra 10001 e 18000 kg: CHF 350.--
- oltre 18000 kg: CHF 450.--

*Con la creazione di una nuova categoria di peso e gli aumenti proposti, il gettito passerebbe da CHF 2'187'610.-- a CHF 2'871'510.--, con un aumento di **CHF 683'900.--**. Anche con gli aumenti proposti l'imposta ticinese resterebbe sotto la media svizzera. Limitare il paragone intercantonale ai rimorchi non dà una corretta visione del settore. Infatti l'imposta del veicolo trainante (autocarri e motrici) è in Ticino di principio già leggermente superiore alla media.*

Il settore, già confrontato con un difficile periodo in particolare per l'aumento dei costi su più fronti, sarebbe ulteriormente penalizzato, per di più senza alcuna consultazione dell'associazione di categoria ASTAG.

L'aumento dell'imposta potrebbe causare lo spostamento del luogo di stazionamento di parte dei rimorchi dal Ticino alla sede effettiva della ditta. La conseguenza, non quantificabile al momento, sarebbe una possibile diminuzione del gettito.

Pur avendo evidenziato questo stato di cose, il rapporto rinuncia a proporre l'adeguamento di questa specifica voce di imposte di circolazione proprio in considerazione del difficile momento congiunturale che sta vivendo il settore rinviando il tema in Consiglio di Stato per successive e future valutazioni.

8.3 Correlazione con Abbonamento arcobaleno

In Parlamento è stata presentata dal Gruppo PLRT un'iniziativa generica, con quale primo firmatario il deputato Fabio Schnellmann, che propone un incentivo per gli automobilisti che volessero sottoscrivere un abbonamento arcobaleno.

Purtroppo le tempistiche non ci hanno permesso di approfondire la proposta che presenta in termini generali certamente degli aspetti potenzialmente interessanti.

Anche su questo specifico aspetto la Commissione ha chiesto una presa di posizione al Consiglio di Stato giunta il 3 giugno u.s.

L'iniziativa chiede che il costo dell'acquisto di un abbonamento annuo Arcobaleno venga parzialmente dedotto (30-50%) dall'imposta di circolazione del veicolo immatricolato a suo nome in Ticino.

*Pur comprendendo e apprezzando l'intenzione di incentivare il trasporto pubblico, lo scrivente Consiglio ritiene che i due temi (gettito dell'imposta di circolazione e promozione del trasporto pubblico) **non debbano come principio sovrapporsi**. Non riteniamo pertanto opportuno che l'acquisto di un abbonamento Arcobaleno venga direttamente incentivato per il tramite dell'imposta di circolazione.*

Al di là delle questioni di principio, l'implementazione della soluzione proposta sarebbe amministrativamente pesante e di difficile applicazione. Basti pensare ad un eventuale cambio di veicolo nel corso dell'anno (con bonifici e ricalcoli dell'imposta), alla persona detentrica di più veicoli o a chi ha il veicolo immatricolato a nome della propria ditta. Fattispecie ovviamente gestibile ma con un'evidente ricaduta sugli oneri amministrativi e informatici.

Il presente rapporto non potendo sviluppare ulteriormente l'argomento conclude facendo proprie le conclusioni del Consiglio di Stato evitando di spingere proposte non sufficientemente elaborate e sviluppate che mettono in relazione ambiti diversi come le imposte di circolazione e il trasporto pubblico

8.4 Conseguenze finanziarie

8.4.1 Relazione con le Linee direttive e il Programma di legislatura

La presente proposta è conforme alle Linee Direttive 2015-2019, Area "Sviluppo territoriale, mobilità, ambiente ed energia", in particolare alla scheda programmatica n. 39 "Energia-Messa in atto del Piano energetico cantonale (PEC)" e al successivo Programma di legislatura.

8.4.2 Relazione con il Piano finanziario

Il piano finanziario di gestione corrente (PFGC) dovrà essere adattato in base al gettito annuo dell'imposta di circolazione delle automobili, sulla base di quanto indicato al capitolo 7.3.

Rispetto agli introiti del gettito delle imposte di circolazione 20121 vi è un calo di gettito di 10 mio di franchi a cui aggiungere i 5 mio già corretti nel 2018 e 2019. Quindi è bene essere consapevoli che nello spazio di pochi anni il gettito delle imposte di circolazione verrebbe ridotto di ca. 15 mio di franchi pur con un numero costante di veicoli immatricolati.

8. CONCLUSIONE

La Commissione si è confrontata al proprio interno tra i sostenitori aprioristici dell'iniziativa popolare generica "*Per un'imposta di circolazione più giusta*" da una parte e chi, pur condividendo il principio di una doverosa riduzione delle imposte di circolazione, ha preferito una soluzione che tenesse conto del senso delle iniziative popolare generica proponendo però una formulazione maggiormente equilibrata in linea con le riflessioni del Consiglio di Stato orientate verso il principio della sostenibilità finanziaria della misura.

La Commissione ritiene che la formula presentata sia da preferire in quanto maggiormente progressiva, evitando problematici salti discontinui, e migliore per quanto attiene la pertinenza dell'impatto dell'auto sull'ambiente e sul consumo delle strade tenendo in considerazione, oltre alle emissioni di CO₂, anche la massa. Allo stesso momento la considerazione dei fattori citati consente una formula certamente anche maggiormente sociale.

Per i motivi esposti gli estensori del presente rapporto invitano il Parlamento a voler appoggiare questa proposta di adeguamento della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977.

Per la minoranza 1 della Commissione gestione e finanze:

Bixio Caprara, relatore

Ferrara - Gianella Alessandra - Pini - Quadranti

Disegno di

INIZIATIVA POPOLARE LEGISLATIVA GENERICA
presentata il 12 maggio 2017 denominata "Per un'imposta di circolazione più giusta!"

IL GRAN CONSIGLIO
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

- vista l'iniziativa popolare legislativa generica presentata il 12 maggio 2017 "Per un'imposta di circolazione più giusta!", volta a chiedere che la legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977 sia modificata in modo che:
 - (1) *l'imposta di circolazione per i veicoli immatricolati la prima volta a partire dal 1° gennaio 2009 sia fissata unicamente in funzione delle emissioni di CO₂, fatta salva un'imposta minima non superiore a fr. 200.-;*
 - (2) *l'imposta di circolazione sia fissata esclusivamente sulla base di atti soggetti a referendum, senza alcuna delega al Consiglio di Stato;*
 - (3) *il ricavo annuo delle imposte di circolazione relative alle automobili sino a kg 3500 non ecceda gli 80 milioni di franchi (stato il 31 dicembre 2016);*
 - (4) *i proventi dell'imposta di circolazione confluiscono in un «conto mobilità» (sul modello del FOSTRA a livello federale);*
- visto il messaggio del Consiglio di Stato n. 7670 del 12 giugno 2019 per la modifica della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977;
- richiamata la decisione parlamentare del 27 marzo 2018, con la quale il Gran Consiglio ha dichiarato ricevibile l'iniziativa popolare legislativa generica denominata "Per un'imposta di circolazione più giusta!";
- visto il rapporto di minoranza 1 n. 7670 R2 del 14 giugno 2022 della Commissione gestione e finanze;
- richiamati gli articoli 37 e seguenti della Costituzione cantonale del 14 dicembre 1997 e gli articoli 93 e seguenti della Legge sull'esercizio dei diritti politici del 19 novembre 2018;

decreta:

I

È elaborato il seguente testo conforme all'iniziativa popolare legislativa generica "Per un'imposta di circolazione più giusta!".

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

Art. 1 cpv. 1 lett. e)

- e) importo base di **fr. 120.-** per i veicoli fino a 1'000 kg
- importo base di **fr. 160.-** per i veicoli oltre 1'000 kg fino a 2'000 kg
- importo base di **fr. 190.-** per i veicoli oltre 2'000 kg fino a 3'500 kg

a cui aggiungere un importo in funzione delle emissioni di CO₂ per i veicoli che superano il limite di 95 g/km CO₂ calcolato in
(emissioni CO₂ g/km - 95 g/km) ^{1.385}

fr. 105.-- + (5,70 x potenza (kW DIN)) per tutti gli altri veicoli leggeri, monoassi e tricicli a motore oltre kg 1000 (massa a vuoto);

fr. 105.-- + (fr. 31,50 x numero posti a sedere) per gli autobus e gli autosnodati;

fr. 105.-- + (10 x potenza (kW DIN)) per gli altri autoveicoli pesanti.

Ecoincentivo

Art. 1a – bonus/malus

Abrogato

Art. 11 cpv. 2

Abrogato

II

L'iniziativa popolare legislativa generica del 12 maggio 2017 "Per un'imposta di circolazione più giusta!" è accolta nel suddetto testo conforme.

III

Salvo ritiro dell'iniziativa, la modifica legislativa di cui al punto I è posta in votazione popolare con la raccomandazione, da parte del Gran Consiglio, di approvarla.

IV

La modifica legislativa, se accolta in votazione popolare o, in caso di ritiro dell'iniziativa, trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, è pubblicata nel Bollettino ufficiale delle leggi ed entra in vigore il 1° gennaio 2023.

Rapporto di minoranza 1 n. 7670 R2 del 14 giugno 2022

Allegato 1 – confronto intercantonale TCS

Marca/ Modello/Allestimento	Fiat 500 0.9 TwinAir T Lounge	VW Golf 1.4 TSI Comfortline DSG	Skoda Octavia Combi 2.0 TDI Amb. 4x4 DSG	BMW X5 xDrive 40d	Porsche 911 Carrera 4S PDK	Tesla Model S 75 D
Prezzo a nuovo da	17'390.-	32'440.-	33'990.-	82'800.-	160'770.-	79'200.-
Motore	Benzina	Benzina	Diesel	Diesel	Benzina	Elettrico
Cilindrata (cc)	875	1'395	1'968	2'993	2'981	0
Potenza (kW)	59	92	135	230	309	386
Peso totale (kg)	1'385	1'780	2'048	2'990	1'965	2'600
CO2 (g/km)	88	116	125	157	180	0
Eff. energetica	A	D	D	E	G	A

Cantone	Fiat 500 0.9 TwinAir T Lounge	VW Golf 1.4 TSI Comfortli ne DSG	Skoda Octavia Combi 2.0 TDI Amb. 4x4 DSG	BMW X5 xDrive 40d	Porsche 911 Carrera 4S PDK	Tesla Model S 75 D
AG	180.-	228.-	300.-	420.-	420.-	444.-
AI	317.-	434.-	515.-	797.-	491.-	680.-
AR	396.-	521.-	611.-	926.-	584.-	796.-
BE	192.-	401.-	455.-	622.-	439.-	111.-
BL	85.-	494.-	569.-	981.-	846.-	422.-
BS	281.-	367.-	409.-	524.-	503.-	141.-
FR	0.-	423.-	502.-	711.-	711.-	0.-
GE	106.-	157.-	549.-	1'355.-	2'043.-	0.-
GL	0.-	305.-	407.-	583.-	758.-	0.-
GR	66.-	427.-	570.-	809.-	809.-	108.-
JU	465.-	582.-	661.-	902.-	638.-	401.-

Rapporto di minoranza 1 n. 7670 R2 del 14 giugno 2022

Cantone	Fiat 500 0.9 TwinAir T Lounge	VW Golf 1.4 TSI Comfortli ne DSG	Skoda Octavia Combi 2.0 TDI Amb. 4x4 DSG	BMW X5 xDrive 40d	Porsche 911 Carrera 4S PDK	Tesla Model S 75 D
LU	244.-	315.-	397.-	539.-	539.-	902.-
NE	245.-	357.-	393.-	521.-	613.-	205.-
NW	0.-	250.-	340.-	505.-	505.-	0.-
OW	0.-	284.-	368.-	508.-	568.-	0.-
SG	0.-	463.-	532.-	777.-	511.-	0.-
SH	132.-	192.-	264.-	384.-	384.-	336.-
SO	238.-	305.-	402.-	572.-	572.-	0.-
SZ	260.-	382.-	536.-	850.-	1'132.-	1'364.-
TG	84.-	216.-	288.-	408.-	612.-	48.-
TI	152.-	315.-	619.-	1'497.-	1'404.-	488.-
UR	250.-	356.-	451.-	658.-	394.-	381.-
VD	91.-	123.-	659.-	1'227.-	1'162.-	25.-
VS	145.-	200.-	269.-	400.-	400.-	160.-
ZG	201.-	260.-	326.-	444.-	443.-	255.-
ZH	28.-	218.-	338.-	1'028.-	518.-	0.-
Min.	0.-	123.-	264.-	384.-	384.-	0.-
Mittel wert	160.-	330.-	451.-	729.-	692.-	279.-
Max.	465.-	582.-	661.-	1'497.-	2'043.-	1'364.

