

Rapporto

numero

8210 R

data

29 novembre 2022

competenza

DIPARTIMENTO DELLE ISTITUZIONI

della Commissione gestione e finanze concernente il messaggio 16 novembre 2022 sulla modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977

PREMESSA

Lo scorso 30 ottobre 2022 il 60.2% della popolazione ticinese ha accolto l'iniziativa popolare legislativa generica "Per un'imposta di circolazione più giusta!". Un'iniziativa popolare lanciata nel 2017 dal Centro (allora PPD), con l'appoggio di Lega e Udc e alcuni esponenti del PLR, in seguito all'aumento sproporzionato della stessa, il cui verdetto popolare ha dato un messaggio chiaro al Parlamento e al Consiglio di Stato: **i ticinesi non vogliono ulteriori rincari in questo periodo a forte spinta inflazionistica che ha visto aumentare il costo dei carburanti, dell'elettricità, del gas, dei beni alimentari e in modo importante dei premi di cassa malati, oramai fuori controllo.**

La classe politica (e chi governa), fintanto che viviamo in uno stato democratico e di Diritto, indipendentemente dall'opinione personale o dalla singola forza politica, è tenuta a rispettare in tutto e per tutto quanto il popolo-sovrano ha deciso.

CICLI DI OMOLOGAZIONE

Dopo il lancio dell'iniziativa è avvenuto un cambio dei cicli di omologazione delle vetture e questo, a distanza di 5 anni, ha creato un qualche problema. Ancor prima della campagna di votazione è perciò emersa la necessità di introdurre una misura che potesse garantire la parità di trattamento di tutti i cittadini nell'imposizione dell'imposta di circolazione a partire dal 2023; il Consigliere di Stato Norman Gobbi, in più occasioni, ha espresso la volontà di rispettare i principi dell'iniziativa e di adoperarsi in tal senso qualora il popolo l'avesse approvata. Il problema di parità di trattamento, come ben spiegato nel messaggio 8210 e che non ripetiamo, riguarda i diversi cicli di omologazione di CO₂. La problematica sollevata riguarda il testo dell'iniziativa approvato dal popolo, ma avrebbe toccato anche il controprogetto - se approvato - come pure la proposta del gruppo PLR bocciata in Gran Consiglio. Quindi, in tutti i casi, il Gran Consiglio avrebbe dovuto prendere in considerazione delle misure correttive per evitare questo problema. In effetti, nelle settimane precedenti la votazione del 30 ottobre, la misura correttiva tra veicoli con cicli di omologazione WLTP-NEDC è stata anticipata e formulata dal direttore del DI Norman Gobbi e quindi proposta nel presente messaggio.

La soluzione che distingue il valore delle emissioni di CO₂ a differenza del ciclo di omologazione WLTP e NEDC è condivisa, mentre non è accettabile la proposta di

compensazione che prevede l'introduzione di un fattore di moltiplicazione perché disattende gli intenti dell'iniziativa e nulla ha a che fare con quanto deciso dal popolo.

A proposito di condivisione della soluzione relativa ai cicli di omologazione della CO₂, è interessante notare che in corso di campagna di votazione, per garantire la parità di trattamento, **tutti i partiti di Governo, unitamente al direttore del DI Norman Gobbi, si sono espressi pubblicamente a favore di una misura correttiva conseguente all'evoluzione mondiale dei sistemi di misurazione della CO₂ delle auto.**

Oltre i Partiti, anche singoli deputati hanno manifestato l'intenzione di rispettare la volontà popolare, correggere la disparità di trattamento e quindi adoperarsi affinché la stessa venisse sanata immediatamente onde entrare in vigore nel 2023.

Tanto per citare un esempio tra i tanti, durante il dibattito alla Domenica del Corriere del 14.10.2022, al minuto 31, il collega e Presidente del PLR Alessandro Speziali ha affermato:

"Faremo lo sforzo - e il PLR evidentemente ci sarà - di migliorare questa formula, se del caso tornando in Gran Consiglio così che poi il miglioramento di questa formula tenga anche nel tempo e non sia qualcosa che dura lo spazio di poco tempo e soprattutto non vada ad essere un boomerang per alcuni veicoli che fanno parte magari del parco veicoli di chi ha meno risorse rispetto ad altri".

Al minuto 45.26, sempre il Presidente del PLR, ritorna sul tema affermando che

"...si voterà su due varianti differenti, noi faremo la nostra parte per correggere il tutto in Parlamento così questa occasione viene davvero colta e non viene sprecata..."

A rigor del vero, onde chiarire le posizioni data la situazione che si è venuta a creare in Commissione della Gestione, solo i promotori del controprogetto (PS e Verdi), consci del problema, hanno affermato anch'essi di essere d'accordo con questa misura correttiva ma solo se gli introiti per il Cantone non fossero inferiori agli 85 milioni di franchi.

INTROITI PER LO STATO E RISPETTO DEI PRINCIPI DELL'INIZIATIVA

Citando il messaggio n. 8210 si rileva che "l'applicazione del doppio sistema di misura comporta un impatto di ulteriori 7.7 milioni di franchi". Detto in altre parole, ciò significa che nel 2023 gli introiti dovuti all'imposta di circolazione - includendo la moratoria di 1 anno - si attesteranno a circa 78 milioni di franchi. Importo perfettamente in linea con il principio dell'iniziativa secondo la quale non si può incassare più del costo delle strade.

A Preventivo, nel prossimo anno si pensa di incassare tramite imposte 129.4 Mio di franchi. Togliendo 18 milioni (differenza tra i 96 del controprogetto e 78 dell'applicazione dell'iniziativa), resterebbero ancora 111 Mio. di franchi, ovvero ben di più del fabbisogno reale di 106 milioni riferito dal Consiglio di Stato.

In tutti i casi, a partire dal 2024 questa cifra si dovrebbe attestare a circa 85 milioni di franchi.

Una cifra che è chiaramente e abbondantemente in linea con l'iniziativa popolare lanciata nel 2017 che già allora proponeva un tetto massimo di introiti di 80 milioni di franchi (cfr. allegato 1).

La proposta del Consiglio di Stato mira invece a limitare di molto il beneficio per i cittadini, proponendo come misura di compensazione della correzione WLTP-NEDC l'introduzione di un coefficiente di moltiplicazione del gettito a carico di tutti gli automobilisti. Di fatto, tutti gli automobilisti - compresi coloro che dovrebbero beneficiare della moratoria - si ritroveranno a pagare circa il 13% in più (!) rispetto a quanto previsto con l'iniziativa popolare votata lo scorso 30 ottobre 2022.

Le ulteriori due proposte del Consiglio di Stato giunte in commissione il 25 novembre 2022, hanno anch'esse l'obiettivo di aumentare l'incasso rispetto all'iniziativa o, per essere più chiari, a limitare il beneficio per i cittadini, disattendendo chiaramente quanto deciso dal popolo, proprio in un momento in cui la popolazione sta subendo gli effetti negativi del rincaro generale.

Per il pieno rispetto di quanto ha deciso la popolazione il 30 ottobre scorso, con il presente rapporto si mira a correggere la disparità di trattamento e a stralciare dal disegno di legge l'introduzione arbitraria di un coefficiente di moltiplicazione del gettito, prediligendo il giusto alleggerimento fiscale a beneficio dei cittadini, garantendo nel contempo il mantenimento della moratoria.

MORATORIA

Il presente rapporto condivide l'interpretazione del Consiglio di Stato, secondo cui - citiamo - "alla luce degli approfondimenti svolti, lo scrivente Consiglio, per evitare malintesi e trovare una soluzione pragmatica - in linea con gli intendimenti dei promotori dell'iniziativa - che durerà un solo anno (2023), propone di precisare nella modifica temporanea che per questi veicoli sarà di principio applicata la stessa imposta del 2022".

Tuttavia, a differenza della proposta del Consiglio di Stato, si ribadisce che moratoria vuole dire *statu quo*, ossia sospensione di ulteriori aggravii per i periodi di 1 anno per tutti quei veicoli immatricolati prima del 2009.

Andare ad infierire su questi veicoli come vorrebbe il Consiglio di Stato sarebbe oltremodo deleterio, in particolare perché queste auto sono detenute in prevalenza da anziani e da persone meno abbienti che non meritano certo aggravii o trattamenti sfavorevoli, oltretutto violando quanto si è votato.

La volontà popolare chiede in modo inequivocabile imposte di circolazione più basse, il cui importo deve essere relativo al costo effettivo della manutenzione delle strade, oltre prevedere una moratoria per l'anno 2023, senza nessuna eccezione o artificio giuridico.

Unicamente votando il decreto allegato si potrà parlare di rispetto della volontà popolare!

CONCLUSIONE

A differenza della proposta del Consiglio di Stato sostenuta da una parte del Gran Consiglio, il presente rapporto mira ad evitare di tartassare ulteriormente i cittadini-automobilisti e si orienta verso un concreto alleggerimento fiscale dei ticinesi in una fase storica difficile, fatta di continui rincari e molta incertezza.

Si ritiene imperativo mantenere i patti con i cittadini che hanno votato in larghissima maggioranza l'iniziativa "Per un'imposta di circolazione più giusta!", senza andare a proporre formule che nulla hanno a che fare con la volontà popolare ma che mirano unicamente a far cassetta.

La riduzione degli introiti dell'imposta di circolazione per l'anno 2023, dagli 85 milioni preventivati a circa 78 milioni di franchi, come detto poc'anzi è perfettamente in linea con quanto chiede l'iniziativa, ossia garantire la relazione diretta con l'effettivo costo delle strade. Per contro questa significativa **boccata d'ossigeno per i ticinesi** rappresenta nel concreto un **lillipuziano sacrificio per lo Stato** che, ricordiamo, spende ogni anno oltre 4'000 milioni di franchi dei cittadini-contribuenti.

Il tentativo di aggirare la volontà popolare per qualche milione, a discapito dei cittadini che stanno vivendo un momento di difficoltà, in particolare delle fasce meno abbienti e degli anziani che sono nell'impossibilità di acquistare un nuovo e meno inquinante veicolo, oltre minare la fiducia popolare e far male alla democrazia, non fa certo onore alla classe politica di questo Cantone.

Per la Commissione gestione e finanze:

Fiorenzo Dadò e Paolo Pamini, relatori
Agustoni - Jelmini

Allegato:

- Iniziativa popolare legislativa "Per un'imposta di circolazione più giusta!"

Disegno di

Legge
sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore
modifica del

IL GRAN CONSIGLIO
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

visto il messaggio del Consiglio di Stato n. 8210 del 16 novembre 2022,
visto il rapporto della Commissione della gestione e finanze n. 8210R del 29 novembre
2022,

decreta

I

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

Art. 11 cpv. 2 e 3

²Per l'anno 2023 per le automobili fino a 3500 kg e le automobili pesanti di cui all'art. 1 cpv. 1 lett. e) il parametro 95 CO₂ (g/km) si applica ai veicoli misurati in base al ciclo NEDC, mentre ai veicoli misurati in base al ciclo WLTP esso è sostituito dal parametro 118 CO₂ (g/km); se sono disponibili entrambe le misurazioni è determinante quella in base al ciclo WLTP.

³Per l'anno 2023 alle automobili fino a 3500 kg e alle automobili pesanti di cui all'art. 1 cpv. 1 lett. e) immatricolate prima del 1° gennaio 2009 si applica la formula in vigore al 31 dicembre 2022.

II

¹La presente legge sottostà a referendum facoltativo.

²Essa entra retroattivamente in vigore il 1° gennaio 2023.

Iniziativa popolare legislativa

“Per un’imposta di circolazione più giusta!”

Pubblicata sul Foglio ufficiale n. 39 del 16 maggio 2017

I sottoscritti cittadini aventi diritto di voto in materia cantonale, richiamati gli articoli 37 della Costituzione cantonale e 116 segg. della Legge sull’esercizio dei diritti politici (LEDP), chiedono 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 31.12.2016); (4) i proventi dell’imposta di circolazione confluiscono in un “conto mobilità” (sul modello del FOSTRA a livello federale).

I promotori: Marco Passalia (primo promotore), Fiorenzo Dadò, Maurizio Agustoni, Giorgio Fonio, Fabio Regazzi, Boris Bignasca, Simone Ghisla, Massimo Suter, Benedetto Pedrazzini, Moreno Colombo, Waldo Bernasconi, Stefano Modenini, Carlo Bertinelli, Angelo Pelloni, Nicolò Parente, Davide Rossi, Gabriele Pinoja, Alain Bühler, Piero Marchesi, Melania Gendotti, Lara Filippini, Evelyne Battaglia Richi, Marco Rizza, Angelo Petralli, Gianluigi Piazzini

Il primo promotore è autorizzato a ricevere le comunicazioni ufficiali (art. 116 cpv. 2 LEDP), nonché a ritirare incondizionatamente l’iniziativa (art. 118 lett. e LEDP).

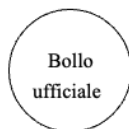
Firme raccolte nel Comune di:					
N.	Cognome	Nome	Data di nascita	Firma autografa	Controllo (lasciare in bianco)
1					
2					
3					
4					
5					

Termine per la raccolta delle firme: **17.07.2017**

Attestazione

Si attesta che le firme apposte su questa lista sono tutte di cittadini aventi diritto di voto in materia cantonale ed iscritti nel catalogo elettorale del Comune.

Luogo e data:



Il Funzionario incaricato:
(firma e funzione)

AVVERTENZA (art. 120 LEDP)

- L’avente diritto di voto appone la propria firma autografa accanto alle sue generalità, le quali devono figurare scritte a mano e leggibili su una lista intestata al proprio Comune di domicilio.
L’avente diritto di voto incapace di scrivere può fare iscrivere il proprio nome e cognome da una persona di sua scelta. Questi firma in nome dell’incapace e mantiene il silenzio sul contenuto delle istruzioni ricevute; in questo caso nella colonna «firma autografa», iscrive in stampatello il proprio nome con l’indicazione «per ordine» e appone la propria firma.
- Egli può firmare una sola volta la stessa domanda.
- Chiunque contravviene a quanto prescritto dal cpv. 2 è punito dalla Cancelleria dello Stato con una multa fino ad un massimo di fr. 1000.--, riservate le penalità previste dal Codice penale.