**della Commissione gestione e finanze**

**sul messaggio 18 ottobre 2023 concernente la modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977**

# INTRODUZIONE

A seguito della votazione cantonale del 30 ottobre 2022, il popolo ticinese ha deliberato a favore del testo conforme all’iniziativa del 12 maggio 2017 “Per un’imposta più giusta”, e respinto il controprogetto.

Il testo conforme all’iniziativa prevede, per le automobili con emissione di CO2 fino a 95 g/km un’imposizione fondata unicamente su una tassa base annua di fr. 120.--. Per le automobili con emissioni superiori a 95 g/km di CO2 si considera, oltre alla tassa base di fr. 120.--, una quota derivante dal calcolo delle emissioni di CO2 in base alla seguente formula: *(emissioni – 95)1.4*.

È inoltre entrata in vigore una norma transitoria per cui la formula citata si applica unicamente alle automobili immatricolate dal 1° gennaio 2009. Questa moratoria ha una durata di un anno dall’entrata in vigore della modifica legislativa, dunque decadrà alla fine del 2023.

Le analisi successivamente svolte hanno evidenziato alcune disparità di trattamento, tali da portare all’adozione del Decreto legislativo urgente di modifica della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 15 dicembre 2022, con il quale è stata introdotta una **diversa** formula di calcolo valida però unicamente dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2023.

La formula provvisoria prevede:

* per le automobili con emissione di CO2 fino a 95 g/km se misurate in base al ciclo NEDC, rispettivamente con emissione di CO2 fino a 118 g/km se misurate in base al ciclo WLTP, una tassa base annua di fr. 120.--;
* per le automobili con emissioni superiori a 95 g/km di CO2, se misurate in base al ciclo NEDC, si considera, oltre alla tassa base di fr. 120.--, una quota derivante dal calcolo delle emissioni di CO2 in base alla seguente formula: (emissioni CO2 g/km – 95)1.422;
* per le automobili con emissioni superiori a 118 g/km di CO2, se misurate in base al ciclo WLTP, si considera, oltre alla tassa base di fr. 120.-- una quota derivante dal calcolo delle emissioni di CO2 in base alla seguente formula: (emissioni CO2 g/km – 118)1.422.

Detto Decreto non può essere prorogato (art. 43 cpv. 2 della Costituzione della Repubblica e Cantone Ticino del 14 dicembre 1997).

# LA PROBLEMATICA

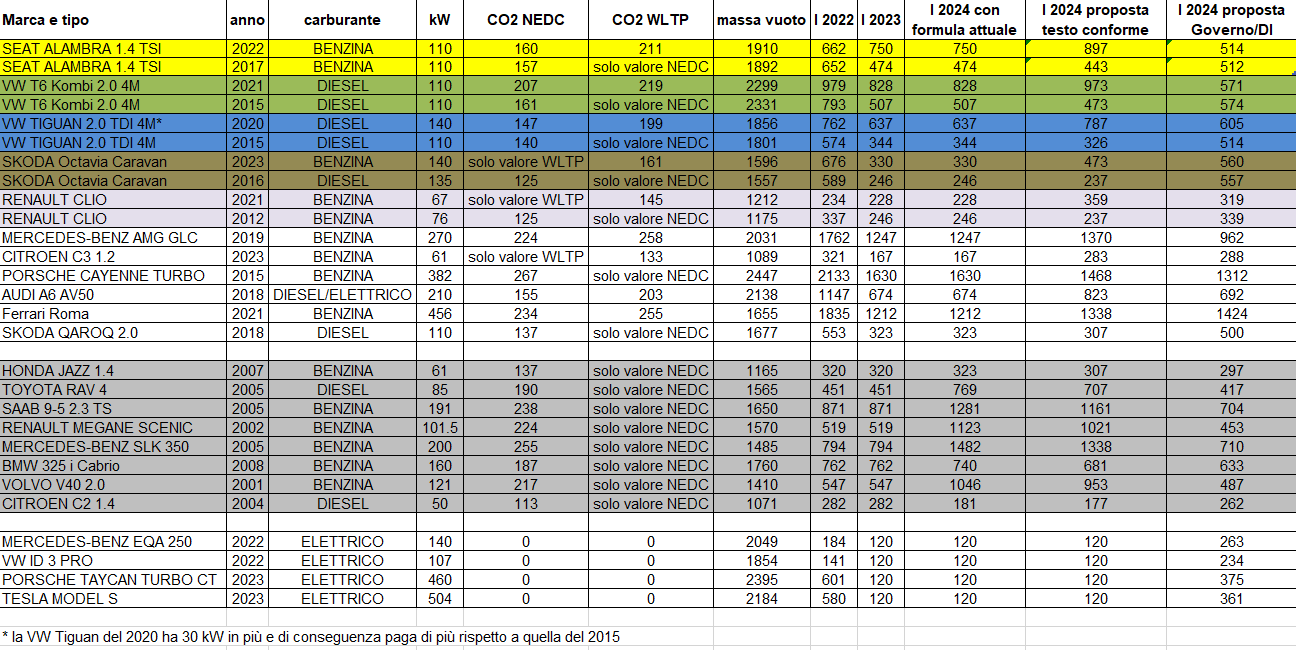
Il calcolo della formula in vigore si basa unicamente su di un valore: le (presunte) emissioni di CO2. Per misurarle, le automobili, sono sottoposte ai cosiddetti *cicli di omologazione*.

In Svizzera (così come nell’Unione Europea e in altri Paesi) vengono attualmente riconosciuti due cicli di omologazione:

- il ciclo NEDC (New European Driving Cycle), in vigore dal 1992 fino all’agosto 2018;

- il ciclo WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedures), in vigore dal 2017.

Ciò ha quale conseguenza pratica, ovviamente non prevista e non voluta dall’iniziativa e dal testo conforme elaborato dal Gran Consiglio, che i detentori di automobili più recenti, e tendenzialmente più rispettose dell’ambiente, vengono svantaggiati rispetto ai detentori di automobili simili ma meno recenti, e tendenzialmente più inquinanti, unicamente perché le emissioni della loro automobile sono state misurate con un ciclo di omologazione diverso. Quanto precede emerge chiaramente dalla seguente tabella esemplificativa, nella quale ben si evince come non solo il medesimo veicolo immatricolato in anni diversi abbia valori differenti, ma addirittura il singolo veicolo, se misurato con entrambi i cicli, a seconda del ciclo di omologazione, emetterebbe più o meno CO2.



# INIZIATIVA PARLAMENTARE

In aggiunta a quanto precede l’attuale normativa prevede una norma transitoria, secondo cui: *“Per 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.”*. Tale norma, che accresce ulteriormente le disparità di trattamento, sarebbe da ricondursi alla volontà di tutela, in particolare, delle persone anziane e delle fasce meno abbienti della popolazione che finanziariamente hanno difficoltà a cambiare l’automobile. Ciò nella consapevolezza che i veicoli immatricolati prima del 1° gennaio 2009 sono naturalmente destinati a ridursi con il passare degli anni, fino al loro completo esaurimento. Per questo motivo in data 22 maggio 2023 i deputati Fiorenzo Dadò e Marco Passalia del Gruppo il Centro + Giovani del Centro hanno presentato un’ulteriore iniziativa parlamentare nella forma elaborata per la modifica dell’art. 11 cpv. 3 della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977, con la quale si chiede che il regime derogatorio previsto dalla succitata norma transitoria valga a tempo indeterminato, e non unicamente durante l’anno 2023.

1. **LA SOLUZIONE PROPOSTA**

Il Governo, a fronte delle problematiche sopra descritte e del fatto che la formula in vigore per l’anno 2023 non avrà applicazione nel 2024, ha deciso di proporre l’introduzione di una nuova e definitiva formula.

La formula di calcolo proposta è la seguente:

**((massa a vuoto x 0.1) + (kW x** coefficiente CO2 **Kv)) x (coefficiente cantonale K).**

I vantaggi della formula proposta, secondo quanto indicato dal Governo, sarebbero, in particolare i seguenti:

1. La formula si basa su valori caratteristici che non rischiano di variare nel tempo e che sono facilmente reperibili sull’approvazione del tipo, sul certificato IVI e/o sulla licenza di circolazione. Valori quali massa e potenza rendono stabile nel tempo il gettito dell’imposta essendo questi elementi costanti.
2. Il fattore CO2 viene preso in considerazione tramite il vettore energetico per il calcolo dell’imposta, cosicché la volontà espressa dal popolo in occasione della votazione cantonale del 30 ottobre 2022 venga debitamente rispettata.
3. Ai veicoli con caratteristiche simili verranno applicate imposte di circolazione coerenti e analoghe, indipendentemente dal ciclo di omologazione NEDC o WLTP, ovviando così a uno dei problemi principali emersi con la formula prevista dal testo conforme all’iniziativa e provvisoriamente e parzialmente risolto con il Decreto legislativo urgente del 15 dicembre 2022.
4. Nessun vettore energetico sarà palesemente favorito o sfavorito. Le auto elettriche pesanti e potenti pagheranno un’imposta di circolazione più elevata rispetto alle auto elettriche piccole ed economiche.
5. Si tratta di una formula facile da calcolare: senza esponente e senza cifre o fattori di calcolo aleatori.

I valori del coefficiente CO2 (vettore energetico) Kv saranno indicati nel regolamento di applicazione della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977, e prevedono una deduzione speciale per le vetture a propulsione elettrica e/o ibrida.[[1]](#footnote-1)

Viene poi precisato che, con tale proposta, si è identificato un sistema maggiormente equo nella calcolazione delle imposte di circolazione, il quale, unitamente all’art. 6 lett. c della legge sulle imposte di circolazione, che già prevede che possa essere concesso l’esonero parziale o totale agli *“[…] infermi che causa il loro stato fisico non possono farne a meno e sono nelle condizioni finanziarie modeste stabilite dal regolamento […]”*, si possa quindi considerare evasa anche la richiesta avanzata con l’iniziativa parlamentare generica “imposte di circolazione, non penalizziamo le persone con disabilità”.

Si rileva infine che con la formula di calcolo proposta non saranno più previste delle percentuali di *malus* a detrimento di chi possiede autoveicoli più datati e meno performanti, la formula si applicherà infatti a tutto il parco veicoli prendendo adeguatamente in considerazione il fattore CO2, ma senza creare ingiustificate disparità di trattamento.

1. **IL GETTITO PROPOSTO DAL GOVERNO**

La cifra di circa 91.5 milioni di franchi, a mente del Governo, è da ricondursi a quanto indicato e richiesto dall’art. 1a cpv. 1 della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977 e meglio la copertura dei costi della costruzione e manutenzione delle strade, dedotte le spese di funzionamento.

A sostegno il Governo richiama le cifre presentate in occasione del Messaggio 7670 del 12 giugno 2019 (nel quale venivano stimati costi per fr. 105'790'000), poi aggiornate con la Risoluzione governativa 1515 del 30 marzo 2022 (fr. 104'027'355 per la media dei consuntivi 2015-2020) e ora in leggera crescita a seguito dei dati relativi ai consuntivi del 2021 e del 2022 i quali, come preannunciato nella citata Risoluzione governativa, contengono parte degli importanti investimenti di questi e dei prossimi anni e portano così la media aggiornata dei consuntivi per il periodo 2015-2022 a un importo di fr. 106'047'363.

# APPROFONDIMENTI COMMISSIONALI

La Commissione ha poi svolto un’approfondita ed estesa audizione del Consigliere di Stato Norman Gobbi e del Capo Sezione Elia Arrigoni, i quali hanno dettagliatamente spiegato le ragioni per cui si è deciso di elaborare una formula diversa, comunque e in ogni caso ispirata ai principi espressi tramite l’iniziativa parlamentare generica e alla volontà popolare espressa con il voto.

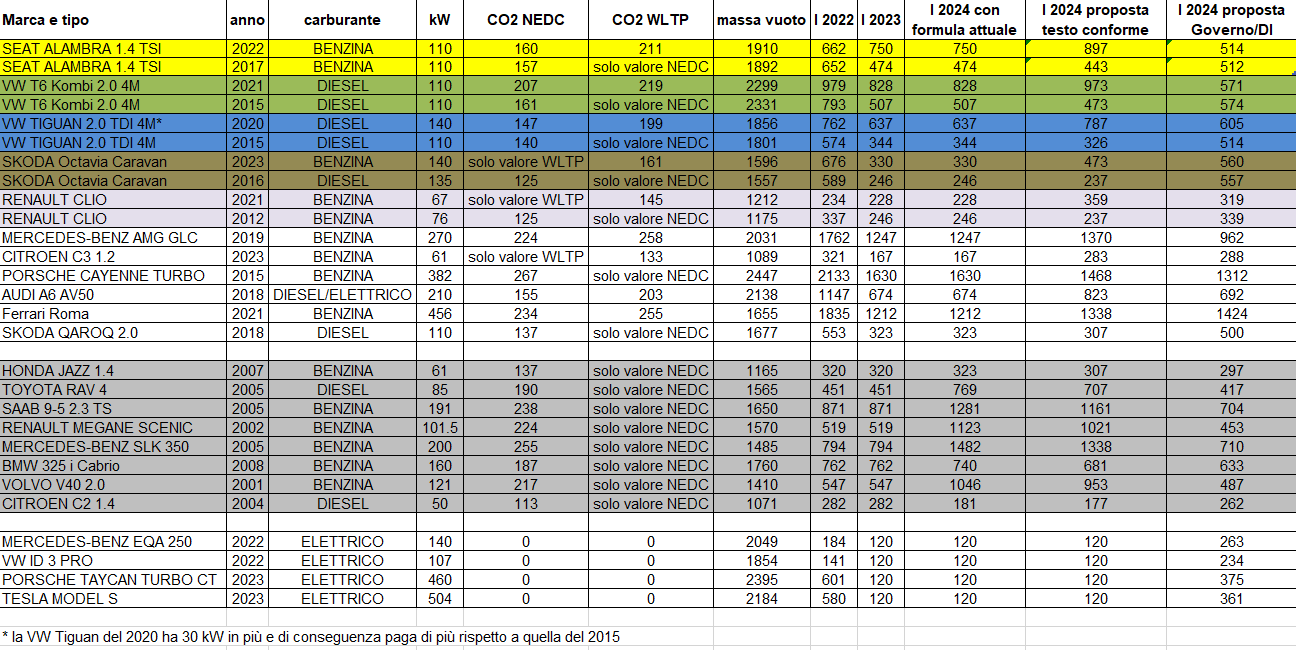
Appare evidente che la differenza del metodo di calcolo sia importante, ma si ritiene che la formula proposta dal Governo dia comunque seguito al principio che “chi più inquina più paga”. Questo in quanto è emerso chiaramente che i metodi di calcolo delle emissioni di CO2 presentino delle lacune e delle differenze che non permettono di ritenere assodato l’assioma “emissioni *dichiarate* uguale emissioni *reali*”.

Il primo approfondimento concerneva il metodo di calcolo.

* La scelta della massa a vuoto è da ricondursi a una chiara volontà di non penalizzare le famiglie e le persone con infermità, categorie queste spesso obbligate a possedere un veicolo di medio/grandi dimensioni, i quali hanno importanti differenze fra la massa a vuoto e la massa totale. La formula prevede un approccio semplice: ogni kg “costa” 10 centesimi.
* La seconda parte del calcolo mette in relazione la potenza del veicolo con le emissioni dello stesso. Più grande è la potenza espressa dal motore, maggiori sono le emissioni. Naturalmente le emissioni dipendono anche dal vettore energetico utilizzato dal veicolo per generare la potenza. Per questo motivo, nella formula proposta dal Governo per definire la seconda parte del calcolo “tecnico”, la potenza viene moltiplicata con il fattore Kv, che dipende dal vettore energetico.
* Il fattore Kv, per ogni genere di carburante, lo si è ottenuto tramite il dato medio delle emissioni di CO2 del parco veicoli circolante in Ticino con omologazione WLTP degli ultimi tre anni. Detto dato lo si è arrotondato alla decina e lo si è diviso per 100. Per evitare un risultato pari a 0, per i veicoli a propulsione puramente elettrica (esenti da emissioni di CO2) si è definito un valore Kv pari a 0.7. Di riflesso, agli altri vettori energetici si aggiunge 0.7 al relativo dato medio delle emissioni di CO2 per ottenere il coefficiente Kv.[[2]](#footnote-2) Per i veicoli a propulsione elettrificata (Codice C, E, F), si è inoltre applicata una riduzione speciale di 0.5 così da promuoverli ulteriormente, nello spirito dell’iniziativa. Per questo, ad esempio, il coefficiente Kv è di 0.2 per le vetture elettriche. I fattori Kv evolvono e sono monitorati e adeguati in base ai valori tecnici sopra indicati. Per questa ragione la Commissione condivide la proposta del Governo di inserirli nel regolamento, affidando la responsabilità al Consiglio di Stato di aggiornarli, se e qualora necessario, prima della presentazione del preventivo per l’anno successivo, così che il Gran Consiglio disponga degli elementi definitivi per decidere annualmente il gettito complessivo.
* Il Governo, infine, nell’ottica di generare un gettito stimato di circa 91.5 milioni ha proposto un fattore politico (cosiddetto fattore “K”), di 1.13. Con questo rapporto si propne di generare un gettito netto stimato (in base al parco veicoli circolante in Ticino a fine novembre 2023) di 80 milioni. Per raggiungere questo gettito, in base alle proiezioni effettuate dalla Sezione della circolazione sarà necessario definire K = 1.

Il secondo approfondimento verteva sui veicoli immatricolati la prima volta prima del 2009, beneficiari della citata deroga. A fronte del numero di tali veicoli a tutt’oggi ancora immatricolati (oltre 37'000) e il ritmo di veicoli messi fuori circolazione negli ultimi cinque anni, si ipotizza che almeno per i prossimi sette anni ve ne saranno ancora in circolazione

L’ultimo approfondimento presentato dal Consigliere di Stato e dal Capo Sezione è la seguente tabella comparativa, che permette di ben comprendere come solo cambiando radicalmente il metodo di calcolo si possano evitare delle disparità di trattamento importanti e assolutamente ingiustificate.



**7. CONCLUSIONI**

Importante sottolineare come, allo scopo di garantire la parità di trattamento, il Governo propone l’entrata in vigore dal 01 gennaio 2024, a prescindere dalla decorrenza del termine di referendum facoltativo. In effetti, qualora non si procedesse in questo modo la Sezione della circolazione sarebbe obbligata a emettere le imposte di circolazione sulla base della formula precedente.

La norma dell’art. 11 cpv. 3 della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore che l’iniziativa propone di modificare decadrà automaticamente il 31 dicembre 2023.

Per i motivi riassunti nel presente rapporto, la maggioranza della Commissione gestione e finanze invita il Gran Consiglio ad approvare il disegno di legge annesso al presente rapporto.

Per la maggioranza della Commissione gestione e finanze:

Boris Bignasca, relatore

Balli - Bourgoin - Caprara (con riserva) - Ferrara (con riserva) -

Gianella Alessandra (con riserva) - Guerra - Pini (con riserva) - Quadranti

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. 8342 del 18 ottobre 2023,

visto il rapporto della Commissione gestione e finanze n. 8342 R del 28 novembre 2023,

decreta:

**I**

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 cpv. 3**

e) per le automobili sino a 3500 kg e le automobili pesanti: ((massa a vuoto x 0.1) + (kW x coefficiente CO2 (Kv)) x coefficiente cantonale (K);

fr. 105.- + (fr. 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;

(…)

*3 abrogato*

**Art. 1a cpv. 2**

*abrogato*

**Determinazione del coefficiente cantonale**

**Art. 1b**

Il coefficiente cantonale (K) è fissato a 1.

**Art. 11 cpv. 2**

*abrogato*

**II**

1La presente legge sottostà a referendum facoltativo.

2Essa entra in vigore il 1° gennaio 2024.

1. Cfr. Punto 6 sotto per ulteriori dettagli. [↑](#footnote-ref-1)
2. Esempio per i veicoli a Benzina => 168.66, arrotondato a 170, diviso 100 porta a 1.7 a cui si aggiunge 0.7 per un valore totale del Kv di 2.4. [↑](#footnote-ref-2)