

Rapporto di maggioranza

numero	data	competenza
8342 R1	28 novembre 2023	DIPARTIMENTO DELLE ISTITUZIONI

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

1. 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: $(emissioni\ CO_2\ g/km - 95)^{1.422}$;
- 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: $(emissioni\ CO_2\ g/km - 118)^{1.422}$.

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

2. LA PROBLEMATICAZIONE

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.

Marca e tipo	anno	carburante	kW	CO2 NEDC	CO2 WLTP
SEAT ALAMBRA 1.4 TSI	2022	BENZINA	110	160	211
SEAT ALAMBRA 1.4 TSI	2017	BENZINA	110	157	solo valore NEDC
VW T6 Kombi 2.0 4M	2021	DIESEL	110	207	219
VW T6 Kombi 2.0 4M	2015	DIESEL	110	161	solo valore NEDC
VW TIGUAN 2.0 TDI 4M*	2020	DIESEL	140	147	199
VW TIGUAN 2.0 TDI 4M	2015	DIESEL	110	140	solo valore NEDC
SKODA Octavia Caravan	2023	BENZINA	140	solo valore WLTP	161
SKODA Octavia Caravan	2016	DIESEL	135	125	solo valore NEDC
RENAULT CLIO	2021	BENZINA	67	solo valore WLTP	145
RENAULT CLIO	2012	BENZINA	76	125	solo valore NEDC
MERCEDES-BENZ AMG GLC	2019	BENZINA	270	224	258
CITROEN C3 1.2	2023	BENZINA	61	solo valore WLTP	133
PORSCHE CAYENNE TURBO	2015	BENZINA	382	267	solo valore NEDC
AUDI A6 AV50	2018	DIESEL/ELETTRICO	210	155	203
Ferrari Roma	2021	BENZINA	456	234	255
SKODA QAROQ 2.0	2018	DIESEL	110	137	solo valore NEDC

3. 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.

4. 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

Viene poi precisato che, con tale proposta, si è identificato un sistema maggiormente equo nella calcolo 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 Cfr. Punto 6 sotto per ulteriori dettagli.

5. 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.

6. 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

Rapporto di maggioranza n. 8342 R1 del 28 novembre 2023

coefficiente Kv.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 propone 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.

Marca e tipo	anno	carburante	kW	CO2 NEDC	CO2 WLTP	massa vuoto	I 2022	I 2023	I 2024 con formula attuale	I 2024 proposta testo conforme	I 2024 proposta Governo/DI
SEAT ALAMBRA 1.4 TSI	2022	BENZINA	110	160	211	1910	662	750	750	897	514
SEAT ALAMBRA 1.4 TSI	2017	BENZINA	110	157	solo valore NEDC	1892	652	474	474	443	512
VW T6 Kombi 2.0 4M	2021	DIESEL	110	207	219	2299	979	828	828	973	571
VW T6 Kombi 2.0 4M	2015	DIESEL	110	161	solo valore NEDC	2331	793	507	507	473	574
VW TIGUAN 2.0 TDI 4M*	2020	DIESEL	140	147	199	1856	762	637	637	787	605
VW TIGUAN 2.0 TDI 4M	2015	DIESEL	110	140	solo valore NEDC	1801	574	344	344	326	514
SKODA Octavia Caravan	2023	BENZINA	140	solo valore WLTP	161	1596	676	330	330	473	560
SKODA Octavia Caravan	2016	DIESEL	135	125	solo valore NEDC	1557	589	246	246	237	557
RENAULT CLIO	2021	BENZINA	67	solo valore WLTP	145	1212	234	228	228	359	319
RENAULT CLIO	2012	BENZINA	76	125	solo valore NEDC	1175	337	246	246	237	339
MERCEDES-BENZ AMG GLC	2019	BENZINA	270	224	258	2031	1762	1247	1247	1370	962
CITROEN C3 1.2	2023	BENZINA	61	solo valore WLTP	133	1089	321	167	167	283	288
PORSCHE CAYENNE TURBO	2015	BENZINA	382	267	solo valore NEDC	2447	2133	1630	1630	1468	1312
AUDI A6 AV50	2018	DIESEL/ELETTRICO	210	155	203	2138	1147	674	674	823	692
Ferrari Roma	2021	BENZINA	456	234	255	1655	1835	1212	1212	1338	1424
SKODA QAROQ 2.0	2018	DIESEL	110	137	solo valore NEDC	1677	553	323	323	307	500
HONDA JAZZ 1.4	2007	BENZINA	61	137	solo valore NEDC	1165	320	320	323	307	297
TOYOTA RAV 4	2005	DIESEL	85	190	solo valore NEDC	1565	451	451	769	707	417
SAAB 9-5 2.3 TS	2005	BENZINA	191	238	solo valore NEDC	1650	871	871	1281	1161	704
RENAULT MEGANE SCENIC	2002	BENZINA	101.5	224	solo valore NEDC	1570	519	519	1123	1021	453
MERCEDES-BENZ SLK 350	2005	BENZINA	200	255	solo valore NEDC	1485	794	794	1482	1338	710
BMW 325i Cabrio	2008	BENZINA	160	187	solo valore NEDC	1760	762	762	740	681	633
VOLVO V40 2.0	2001	BENZINA	121	217	solo valore NEDC	1410	547	547	1046	953	487
CITROEN C2 1.4	2004	DIESEL	50	113	solo valore NEDC	1071	282	282	181	177	262
MERCEDES-BENZ EQA 250	2022	ELETTRICO	140	0	0	2049	184	120	120	120	263
VW ID 3 PRO	2022	ELETTRICO	107	0	0	1854	141	120	120	120	234
PORSCHE TAYCAN TURBO CT	2023	ELETTRICO	460	0	0	2395	601	120	120	120	375
TESLA MODEL S	2023	ELETTRICO	504	0	0	2184	580	120	120	120	361

* la VW Tiguan del 2020 ha 30 kW in più e di conseguenza paga di più rispetto a quella del 2015

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.

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: $((\text{massa a vuoto} \times 0.1) + (\text{kW} \times \text{coefficiente CO}_2 (K_v)) \times \text{coefficiente cantonale (K)})$;

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;

(...)

³abrogato

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.