

# Rapporto di minoranza

numero

**8342 R2**

data

28 novembre 2022

competenza

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**

#### **1.1 La richiesta dell'iniziativa parlamentare**

L'iniziativa parlamentare Dadò-Passalia chiede essenzialmente che le automobili e automobili pesanti immatricolate prima del 01.01.2009 beneficino di una sospensione della modifica di legge fino a quando questi veicoli saranno usciti dal parco dei veicoli immatricolati in Cantone Ticino. Quindi, l'iniziativa chiede che la moratoria del 2023 per i veicoli pre-2009 sia definitiva visto per le auto immatricolate da persone anziane e dalle fasce più deboli della popolazione che fanno fatica a cambiare l'automobile.

#### **1.2 La richiesta del messaggio governativo n. 8342 del 18 ottobre 2023**

Il Consiglio di Stato, con il messaggio governativo in oggetto, propone di modificare, in modo sensibile, la legge approvata dal popolo poco più di un anno fa con il 60.3%, quale concretizzazione dell'iniziativa popolare per un'imposta di circolazione più giusta.

Il messaggio, sorprendentemente, è stato presentato a meno di 3 mesi dalla scadenza del decreto legislativo urgente votato dal Gran Consiglio lo scorso 15 dicembre 2022 e non è quindi stato possibile svolgere una valutazione approfondita delle conseguenze di tale nuovo calcolo sulla situazione delle ticinesi e dei ticinesi.

Nel messaggio, per esempio, si cerca invano una risposta alla questione di sapere quanti ticinesi pagheranno di più rispetto al 2023, quanti pagheranno di meno, quale sarà lo scostamento medio (verso l'alto o verso il basso) del nuovo calcolo, ecc.

La Commissione ha chiesto di ricevere i dati completi del parco veicoli in Ticino, ma il Consiglio di Stato ha indicato di non potere dare seguito a tale richiesta.

## 2. CONSIDERAZIONI COMMISSIONALI

È pacifico che la modifica legislativa proposta dal Consiglio di Stato si discosta sensibilmente dal testo posto in votazione popolare il 30 ottobre 2022, ovvero poco più di un anno fa.

La proposta del Consiglio di Stato si discosta da tre punti (su quattro!) previsti dall'iniziativa popolare "Per un'imposta di circolazione più giusta", la cui concretizzazione legislativa è sfociata nel voto popolare del 30 ottobre 2022.

In particolare, l'iniziativa popolare prevedeva:

1. Che l'imposta dei veicoli immatricolati la prima volta a partire dal 1. gennaio 2009 fosse fissata unicamente in base alle emissioni di CO<sub>2</sub>, fatta salva un'imposta minima di al massimo CHF 200.-;
2. Che l'imposta fosse fissata unicamente sulla base di criteri soggetti a referendum, senza alcuna delega al Consiglio di Stato;
3. Che il gettito dell'imposta di circolazione non eccedesse 80 milioni di franchi (stato il 31 dicembre 2016).

In effetti:

1. La formula prevista dal messaggio aggiunge quali criteri il peso e la potenza, mentre il criterio del vettore energetico non è necessariamente legato alle emissioni di CO<sub>2</sub>;
2. Il Consiglio di Stato si riserva un'importante delega, dato che il criterio del vettore energetico (cosiddetto coefficiente "Kv"), che genera importanti variazioni nell'imposta, viene demandato a un regolamento;
3. Il gettito dell'imposta di circolazione viene stimato in 91.5 milioni di franchi.

Il Consiglio di Stato chiede inoltre di abrogare l'attuale art. 1a cpv.2 della Legge (anch'esso approvato dal popolo in occasione del voto del 30 ottobre 2022) secondo cui *"se 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"*.

Nel messaggio si cerca invano una spiegazione a questa proposta, che potrebbe essere collegata al fatto che il Consiglio di Stato, riservandosi la competenza di fissare il cosiddetto coefficiente "Kv", potrebbe ristabilire tra gettito e costi di costruzione e di manutenzione delle strade senza passare da modifiche legislative di adeguamento, ovvero uno dei punti centrali dell'iniziativa, nata proprio a causa della decisione del Consiglio di Stato di aumentare in modo molto sensibile l'imposta di circolazione senza passare dal Gran Consiglio (decisione poi severamente censurata dalla Camera di diritto tributario del Tribunale d'appello, che ha eloquentemente riassunto il contenuto della decisione con le parole *"violazione principi di legalità e buona fede"*).

Ciò premesso, in estrema sintesi, con la proposta governativa, viene dimenticato il concetto "chi più inquina, più paga" andando ad introdurre altre variabili (tra cui il peso), viene eliminata la deroga ai veicoli pre-2009 e viene aumentato l'introito per lo Stato

andando a prelevare più soldi dalle tasche dei cittadini rispetto al 2023 per un ammontare di circa 10 milioni di franchi.

Oltre ai motivi esposti, la proposta del Governo non solo porta alla terza variante d'imposta di circolazione in tre anni, ma porta anche ad un trattamento discontinuo e non lineare; in particolare, chi nel 2023 ha acquistato un veicolo più sostenibile ed ecologico ritenendo in buona fede che avrebbe pagato un determinato importo, rischia ora con il nuovo calcolo proposto dal Governo di pagare due o tre volte di più rispetto all'attuale imposta di circolazione. Negli anni in cui si parla di riscaldamento globale, di sostenibilità ambientale e di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, è molto deludente constatare che non si vuole più sostenere una misura concreta ed incisiva atta a ridurre le emissioni di nocive delle auto.

È altresì quantomeno singolare che la proposta del nuovo calcolo – che cozza su più piani con quanto approvato dal popolo - sia frutto di un gruppo di lavoro nel quale non sono stati coinvolti gli iniziativaisti, mentre ha visto tra i partecipanti dei gruppi di interesse che hanno sempre e dichiaratamente combattuto l'iniziativa popolare.

Non da ultimo, va sottolineato che il nuovo calcolo proposto dal Governo è stato presentato poche settimane fa, la commissione gestione e finanze non ha quindi avuto la possibilità ed il tempo di fare approfondimenti, anche perché il Consiglio di Stato ha indicato di non potere fornire le informazioni richieste.

La minoranza della Commissione, già solo per un elementare rispetto dei diritti popolari, ritiene che la formula in vigore nel 2023 – e applicata senza che siano stati segnalati alla Commissione particolari problemi (in particolare non risultano ricorsi, contrariamente a quanto accaduto con l'aumento dell'imposta di circolazione decisa dal Consiglio di Stato nel 2016, poi sanzionato dalla Camera di diritto tributario del Tribunale d'appello) – debba essere tenuta in vigore almeno anche per il 2024.

La minoranza della Commissione non è di principio contraria a delle modifiche che consentano di superare in modo soddisfacente le differenze che possono crearsi a dipendenza della differenza nei cicli di omologazione; questo è pure stato richiesto degli iniziativaisti dopo il voto popolare del 30 ottobre 2022.

La risposta a tale richiesta non può tuttavia consistere in una proposta presentata in modo quantomeno intempestivo, che contraddice tre quarti delle richieste formulate da iniziativa e popolo e in merito alla quale non è stato possibile approfondire le conseguenze concrete per gli automobilisti.

Anche la cosiddetta moratoria deve essere prudenzialmente mantenuta in vigore almeno per i prossimi tre anni (l'iniziativa popolare, del resto, escludeva espressamente i veicoli pre-2009 dal nuovo calcolo), in attesa di decidere in modo definitivo quale eventuale nuovo calcolo applicare a questo veicoli.

### 3. CONCLUSIONE

Premesso che senza l'iniziativa popolare non si parlerebbe di nessuna diminuzione dell'imposta di circolazione e di nessun alleggerimento per i cittadini-automobilisti, va ricordato che in questo periodo di aumenti dei costi dell'elettricità, del carburante, della cassa malati e dei beni alimentari, ecc. per la popolazione si tratta dell'unica vera riduzione di costi. Tenendo presente delle differenze concettuali e di principio tra il calcolo del Governo e quello entrato in vigore nel 2023 (in linea con il voto dei ticinesi), considerando l'impossibilità di approfondire il tema - per carenza di tempo e di informazioni - e considerando l'importanza di misure a sostegno di comportamenti ecologicamente sostenibili, riteniamo che sia giusto proporre la stessa imposta del 2023, prolungando per un ulteriore anno le deroghe concesse fino all'uscita dei veicoli pre-2009 dalle immatricolazioni ticinesi.

In questo senso l'iniziativa Dadò/Passalia non viene per ora evasa, ma sarà affrontata nel corso del 2024, confidando che nel frattempo, con la collaborazione del Consiglio di Stato, sia possibile svolgere una discussione più approfondita in merito a eventuali nuovi calcoli, in modo che sia possibile giungere a una formula rispettosa della volontà popolare.

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

Per la minoranza della Commissione gestione e finanze:

Marco Passalia, relatore

Agustoni - Dadò - Fonio - Galeazzi - Pamini

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 di minoranza della Commissione gestione e finanze n. 8342 R2 del 28 novembre 2023,

**d e c r e t a :**

**I**

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

**Art. 1 cpv. 1 lett. e)**

e) fr. 120.-- per le automobili sino a 3500 kg e le automobili pesanti con emissioni fino a 95

CO<sub>2</sub> (g/km) se misurate in base al ciclo NEDC, fino a 118 CO<sub>2</sub> (g/km) se misurate in base al ciclo WLTP;

fr. 120.-- + (emissioni CO<sub>2</sub> g/km – 95 g/km)<sup>1.422</sup> se misurate in base al ciclo NEDC, fr. 120.-- + (emissioni CO<sub>2</sub> g/km – 118 g/km)<sup>1.422</sup> se misurate in base al ciclo WLTP per le altre automobili sino a 3500 kg e le automobili pesanti;

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.

**Art. 11 cpv. 2 e 3**

<sup>2</sup> Se è disponibile sia la misurazione delle emissioni in base al ciclo NEDC che quella in base al ciclo WLTP è determinante quella in base al ciclo WLTP.

<sup>3</sup> Fino al 31 dicembre 2024, 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**

<sup>1</sup>La presente legge sottostà a referendum facoltativo.

<sup>2</sup>Essa entra in vigore il 1° gennaio 2024.