

Rapporto di minoranza

numero	data	Dipartimento
5678R / 5881R	11 dicembre 2007	ISTITUZIONI
Concerne		

**della Commissione della gestione e delle finanze
sui messaggi 13 luglio 2005 (n. 5678) e 6 febbraio 2007 (n. 5881)
concernenti due modifiche della Legge sulle imposte e tasse di
circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977**

PROBLEMA AMBIENTALE DA CIRCOSCRIVERE

Le emissioni dannose all'ambiente generate dal traffico veicolare, in special modo dai veicoli leggeri, sono poco influenti sulle immissioni totali di CO₂ da fonte umana.

Infatti, il 95% del CO₂ generato è di origine naturale (decomposizione, incendi, eruzioni vulcaniche, ecc.) e solo il 2-3% del CO₂ immesso annualmente nell'atmosfera è causato dall'attività umana. Tra le attività umane (a livello mondiale) che generano gas ad effetto serra) la fanno da padrone la produzione di energia (termica, motrice ed elettrica con il 26% delle emissioni e l'agricoltura e la selvicoltura (31%), seguiti da industria (19%) ed edilizia (8%). Il traffico internazionale è responsabile solo del 13% delle emissioni di CO₂.

Non va poi dimenticato come a livello globale il contributo della Svizzera alla produzione di "gas serra" sia infinitesimale. Infatti, delle migliaia di tonnellate di CO₂ prodotto mondialmente solo il 0.2% proviene dalla Svizzera; qui le potenze mondiali non lasciano scampo a singole misure locali di riduzione, tenuto conto che gli USA sono responsabili del ca. 25% delle emissioni globali di CO₂, tallonata ormai dalla Cina (20%), l'UE-27 (15%) e la Russia (6%).

Ne risulta come la popolazione del Cantone Ticino, benché altamente motorizzata, sia ininfluenza a livello di emissioni globali di CO₂ legate ai trasporti:

0.2% (emissioni Svizzera) X 5% (popolazione ticinese) x 13% (traffico) = 0.0013% delle emissioni globali

LE DECISIONI A LIVELLO FEDERALE

L'autorità federale ha negli scorsi mesi messo sul tavolo numerose idee e proposte per far fronte alla tematica. Ricordiamo qui le misure intraprese dal DATEC per ridurre le emissioni nocive, dove troviamo pure misure in ambito di veicoli e circolazione; sono da prevedere l'aumento dei dazi sui carburanti, così come l'introduzione di tasse sull'importazione.

Nel recente passato, la commissione dell'ambiente del Consiglio Nazionale ha bocciato l'iniziativa Teuscher dal titolo "Fuoristrada sotto controllo", dove chiedeva che le auto ad alta produzione di CO₂ venissero omologate solo per motivi fondati e previa autorizzazione. Tale proposta è stata dichiarata non opportuna perché *"in contrasto con gli accordi sottoscritti nell'ambito dell'OMC e dei rapporti con l'UE e rappresenterebbe un ostacolo tecnico al commercio"* (rapporto 06.450).

NESSUNA TASSA SULLE TASSE

Nel prossimo futuro, la Confederazione introdurrà dei nuovi balzelli sulle importazioni di veicoli inquinanti (classi energetiche E-F-G). L'imposizione di un "malus" sulle tasse di circolazione

per tali veicoli si tratterebbe di una doppia imposizione, dove però i benefici sono difficilmente quantificabili.

All'orizzonte, inoltre, si delineano importanti e pesanti proposte di prelievo di imposte e tasse che renderanno quasi impossibile per i ceti medio-bassi l'utilizzo dell'auto, soprattutto come mezzo di trasporto per recarsi al lavoro.

Indichiamo quali fattibili, nella miriade di possibilità allo studio: la tassa sul CO2 (tanto cara all'on. Leuenberger), il road-pricing (pedaggio per accedere agli agglomerati urbani), la vignetta ecologica (da introdurre nelle zone sensibili a livello ambientale). Già di per sé la tassa sul CO2, applicata nell'aliquota minima, influirà in modo proibitivo sui budget di molte famiglie e provocherà un rincaro generalizzato di diversi punti percentuale.

LIMITARE LA MOBILITÀ E IL LAVORO

Il Ticino vive un'alta mobilità interna, dovuta soprattutto alla sua conformazione e compartimentazione territoriale. Il nostro Cantone conta oltre 120mila pendolari, i quali in gran parte usano il loro veicolo privato in forza di 81mila unità (dati USTAT 2000), pari a 2/3 di tutti i pendolari.

Una maggiore imposizione dei veicoli equivale a limitare la mobilità del cittadino, soprattutto se risiede in zone periferiche o si deve muovere molto per motivi di lavoro.

La situazione orografica del nostro Cantone non permette uno spiegamento di mezzi pubblici che permette di soddisfare la domanda. Se vogliamo che le nostre Valli e le molte zone discoste del Cantone siano costantemente abitate, non dobbiamo infierire con nuove tasse sulla mobilità. Rendere il costo d'uso dell'autovettura proibitivo comporterà, a medio termine, uno spopolamento delle zone periferiche, che già in parte è in atto.

MA QUANTO COSTA? PAGA L'AUTOMOBILISTA?

Un recente studio di Routesuisse, basatosi su dati della Fondazione Auto Recycling Svizzera e del TCS, ha evidenziato come, già oggi, un veicolo in circolazione, dalla sua immatricolazione alla rottamazione, paghi in tasse e imposte alla Confederazione e ai Cantoni, il pari valore del veicolo stesso nuovo.

Vale a dire che **un veicolo acquistato per 32 mila franchi - al termine della sua esistenza circa 14 anni dopo - ha pagato nel complesso fr. 31'250.00 in tasse di circolazione, imposte sui carburanti, ecc.!** Da questa cifra sono escluse le spese per ciò che riguarda la manutenzione normale del veicolo, il carburante e i costi d'assicurazione, d'immatricolazione, dei collaudi, dei parcheggi e naturalmente delle multe...

Questi dati dimostrano che l'auto è il bene di consumo più ambito, ma anche quello più caro in Svizzera.

Da non dimenticare che con la dichiarazione delle imposte 2007 si dovrà dichiarare anche i chilometri percorsi con auto dell'azienda che conterranno come introito imponibile.

RIPERCUSSIONI SUI CONSUMI

Come la Tassa sul Traffico Pesante (TTCP), le nuove imposizioni legate alla mobilità si ripercuoteranno sul costo dei beni, limitando nuovamente il potere d'acquisto del cittadino.

Infatti, ogni nuovo costo - non legato alla produzione di beni o servizi - viene conteggiato e ribaltato sulle fatture dei clienti. Pensiamo qui ad artigiani, prestatori di servizi a domicilio, ma anche industrie, ecc.

DECRETO LEGGE: SOLO BONUS, NIENTE MALUS

La nostra posizione è chiara: nessuna nuova tassa! Si tratta qui di reali “ecoincentivi”, ossia capaci di aumentare la domanda di veicoli a basse emissioni. Peraltro, le nuove vendite a livello svizzero lo dimostrano: i veicoli meno inquinanti sono già più richiesti, dove le classi A-B-C raccolgono 149'098 veicoli a fronte di 116'384 delle classi D-E-F-G (dati UPSA). I veicoli della classi F e G acquistati nel 2006 sono stati complessivamente 32'686 (pari al 12% dei veicoli totali).

Si tratta qui quindi di rendere maggiormente interessanti veicoli già interessanti, senza penalizzare dei veicoli sempre meno attrattivi per il mercato (anche a fronte delle future tasse d'importazione). Anche la commissione del Consiglio Nazionale per l'Ambiente rileva come *“sarebbe invece più opportuno offrire degli incentivi a chi intende acquistare veicoli efficienti dal punto di vista energetico. Ad esempio si potrebbe determinare l'ammontare dell'imposta (tassa, sic!) cantonale sugli autoveicoli in base al consumo o alle emissioni, come previsto fra l'altro dall'iniziativa cantonale 05.309 “Differenziazione dell'imposta sugli autoveicoli a livello federale” presentata dal Canton Berna, anche se questo metodo non è sempre efficace: **un sistema di bonus-malus, infatti, non indurrebbe probabilmente gli acquirenti facoltosi e alla ricerca di prestigio alla rinunciare all'acquisto di fuoristrada di lusso. La commissione ritiene comunque decisamente più opportuno operare mediante incentivi piuttosto che mediante divieti**”* (rapporto 06.450).

CONSIDERAZIONI FINALI

Per rispondere a tutte le osservazioni sovraespresse, proponiamo che il Governo riveda le sue impostazioni attuali in materia di tasse di circolazione, in modo da:

- 1) **non penalizzare chi viene già penalizzato** (tasse d'importazione, costo d'acquisto, consumo di carburante);
- 2) **non penalizzare chi vive nelle regioni periferiche** ed ha bisogno di veicoli a quattro ruote motrici (notoriamente più inquinanti);
- 3) **favorire l'immatricolazione di nuovi veicoli** delle classi energetiche A-B-C con la riduzione della tassa di immatricolazione (solo eco-bonus e nessun malus);
- 4) proporre una **campagna di “rottamazione”** dei veicoli attualmente in circolazione non più corrispondenti agli standard ambientali, vincolandola all'acquisto di veicoli delle classi A, B e C.

Da tener poi presente che, l'ASA (Associazione nazionale dei Capi delle Sezioni della circolazione) sta studiando un nuovo sistema di calcolo, che dovrebbe essere applicato in tutti i Cantoni. Quindi, perchè così tanta fretta?

CONCLUSIONI

Considerati i punti esposti nel presente rapporto, la minoranza commissionale propone di:

- a) non entrare in materia sui Messaggi governativi n. 5678 e n. 5881;
- b) invitare il Governo a studiare una strategia di eco-incentivi reali e privi di “eco-malus”, capace di rinnovare il parco automobilistico attualmente in circolazione e non più conforme agli standard ambientali.

Per la minoranza della Commissione gestione e finanze:

Norman Gobbi, relatore
Bignasca A. - Foletti - Pinoja