

# Messaggio

numero

**7670**

data

12 giugno 2019

Dipartimento

ISTITUZIONI

Concerne

## **Modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977**

Signor Presidente,  
signore e signori deputati,

con il presente messaggio sottoponiamo alla vostra approvazione una modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore tesa a introdurre una nuova formula di calcolo dell'imposta di circolazione delle automobili.

### **1. PREMESSA**

In data 22 gennaio 2008 il Gran Consiglio, approvando il Messaggio n. 5881, ha modificato la Legge sulle imposte e tasse di circolazione al fine di introdurre un sistema di ecoincentivi basati su un'imposta di circolazione differenziata in funzione dell'efficienza energetica e ambientale dei veicoli a motore (principio bonus/malus). La modifica di legge è entrata in vigore in data 1° gennaio 2009 congiuntamente al relativo regolamento d'applicazione che ne definisce nel dettaglio le modalità di attuazione. Essa prevedeva che l'imposta di circolazione dipendesse dal rendimento energetico del veicolo e, in particolare, che l'imposta venisse calcolata sulla base della categoria energetica di appartenenza del veicolo (etichetta energetica). Per questo nuovo sistema di ecoincentivi, che si applica unicamente alle automobili la cui prima entrata in circolazione è successiva alla sua entrata in vigore (01.01.2009), nella legge venne formalizzato il principio della neutralità finanziaria: il gettito dell'imposta di circolazione delle automobili basato sugli ecoincentivi doveva essere uguale al gettito generato in assenza di questi ultimi. Detto in altro modo, bonus e malus avevano l'obiettivo di compensarsi sull'arco degli anni cosicché la modifica di legge non rappresentasse (come non ha rappresentato) un aumento "nascosto" del gettito.

Nel 2013 il Gran Consiglio ha approvato il messaggio n. 6774, con cui si è parzialmente modificata la formula di calcolo dell'imposta di circolazione. Pur mantenendo il principio degli ecoincentivi, è stato deciso di determinare i coefficienti di moltiplicazione non più in base alla categoria energetica del veicolo, bensì alle emissioni di CO<sub>2</sub>. I motivi della modifica (entrata in vigore in data 01.01.2014) sono da ricercare prioritariamente nelle difficoltà riscontrate a livello pratico e comunicativo con il sistema delle categorie d'efficienza energetiche. Difficoltà legate soprattutto al fatto che, con l'introduzione da parte della Confederazione dell'adeguamento annuale della suddetta etichetta energetica, le automobili erano regolarmente soggette ad un peggioramento relativo alla categoria energetica di appartenenza, con i detentori che si trovavano quindi confrontati con sensibili

aumenti dell'imposta di circolazione del loro veicolo. L'introduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> come parametro di riferimento ha permesso di risolvere questo problema, ma non quello legato alla progressiva diminuzione del gettito d'imposta a seguito del continuo miglioramento del parco veicoli, sempre più efficiente da un punto di vista ambientale. Per questo motivo, visto l'obbligo di garantire la neutralità finanziaria degli ecoincentivi, il Consiglio di Stato è dovuto intervenire adeguando i coefficienti di moltiplicazione (modifica del Regolamento d'applicazione con entrata in vigore il 01.01.2017).

Considerati i problemi di varia natura connessi al sistema bonus/malus, la Direzione del Dipartimento delle istituzioni ha ritenuto opportuno avviare degli approfondimenti per valutare l'introduzione di una nuova formula di calcolo dell'imposta di circolazione. Cammino avviato da un workshop con le cerchie interessate nel corso del mese di settembre del 2016 e proseguito con un mandato a un gruppo di lavoro (GdL) interno ed esterno all'Amministrazione cantonale incaricato di proporre una formula per il calcolo dell'imposta di circolazione delle automobili più semplice, più comprensibile e applicabile a tutto il parco automobili (ad eccezione dei veicoli d'epoca). Approfondimento proseguito con la messa in consultazione ad associazioni e partiti, nella primavera del 2017<sup>1</sup>, della proposta formulata dal Gruppo di lavoro, rispettivamente con il mandato ad un consulente esterno incaricato di valutare eventuali ulteriori varianti e di realizzare prime simulazioni.

Sempre in correlazione all'imposta di circolazione, il 12 maggio 2017 sono state depositate due iniziative popolari legislative generiche denominate rispettivamente "Per un'imposta di circolazione più giusta" e "Gli automobilisti non sono bancomat!". Nonostante queste siano state presentate quando i lavori per la presente modifica di legge erano già stati avviati dal Dipartimento delle istituzioni e gli obiettivi, che esponiamo al punto successivo, già ben definiti, lo scrivente Consiglio ha constatato come le richieste formulate fossero in linea con le sue intenzioni, fatto che ha permesso di rispondere in maniera efficace e ponderata ai principali obiettivi delle iniziative. A proposito delle due iniziative il Consiglio di Stato prende posizione al punto 4.

## 2. GLI OBIETTIVI DELLA NUOVA IMPOSTA DI CIRCOLAZIONE

### 2.1 Premessa

La tabella seguente mostra l'evoluzione del gettito e del numero di automobili immatricolate.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
<b>Auto in circolazione</b>	214'373	217'829	220'893	224'322	226'713	227'908	225'883	228'000
<b>Gettito base in mio.</b>	97.10	99.00	101.80	104.2	107.45	109.30	110.28	107.5**
<b>Saldo annuo bonus/malus in mio.</b>	1.73	3.62	-0.41	-2.20	-4.70	1.74	-0.55	-0.70
<b>Gettito totale in mio.</b>	98.83	102.62	101.39	102.0	102.75	111.04	109.73	106.8
<b>Imposta media in CHF</b>	461	471	459	455	453	487	486	468

\* per l'anno 2019 si tratta di previsioni

\*\* comprensivo dei 5 Mio di bonus/malus

<sup>1</sup> Nota a protocollo 60/2017 del 12 aprile 2017

Risaltano con particolare evidenza 3 aspetti:

- l'aumento di malus nel biennio 2012-2013 a seguito della modifica dell'Ordinanza federale sull'energia (etichetta energetica), che ha portato alla modifica della legge cantonale entrata in vigore il 1° gennaio 2014;
- Il forte aumento di bonus, in particolare nel biennio 2015-2016, a seguito del passaggio dall'etichetta energetica alle emissioni di CO<sub>2</sub> quale parametro per il calcolo dell'imposta;
- l'aumento dei coefficienti per l'anno 2017, finalizzati a garantire l'obbligo di neutralità finanziaria degli ecoincentivi.

## **2.2 Semplificazione della formula di calcolo**

L'attuale formula per il calcolo dell'imposta di circolazione, oltre ad un importo fisso, è basata su criteri quali massa totale, potenza ed emissioni di CO<sub>2</sub>. L'attuale formula è stata più volte criticata per la sua complessità; per questo motivo si è cercato di semplificarla il più possibile, anche per permetterne una maggiore comprensione da parte dell'utenza.

## **2.3 Tenere in considerazione l'impatto ambientale e sull'infrastruttura stradale**

Con il piano energetico cantonale il Consiglio di Stato ha definito la politica energetica ticinese dei prossimi anni. Una politica che affronta le sfide poste dalle esigenze attuali e future attraverso proposte volte a diminuire i consumi e le emissioni di CO<sub>2</sub> nonché a diversificare la produzione e l'approvvigionamento, considerando nel contempo gli interessi economici legati al settore energetico. Questo sia a livello di investimenti per la produzione e la copertura del fabbisogno, sia a livello di costi per il consumatore finale.

In quest'ambito l'attuazione di provvedimenti nel settore della mobilità è, visto l'impatto sul consumo energetico globale, determinante. Per questo motivo si è ritenuto necessario promuovere la mobilità sostenibile, nello specifico facendo capo a criteri di imposizione che favoriscono – come vedremo – i veicoli più efficienti e interessanti dal punto di vista dell'impatto ambientale.

D'altro canto non è nemmeno trascurabile l'usura causata dai veicoli all'infrastruttura stradale, motivo per il quale si è ritenuto di dover tenere in considerazione un criterio di imposizione che fosse direttamente proporzionale con l'usura generata dal singolo veicolo.

## **2.4 Allineamento dell'imposta alla media nazionale**

L'attuale imposta di circolazione è stata più volte criticata per essere, limitatamente a determinate tipologie di veicoli, tra le più onerose della Svizzera. Come vedremo più avanti, nella creazione della nuova formula si è cercato di ridurre l'imposta in particolare in quei casi ove la differenza con gli altri Cantoni era eccessiva, allineando nel complesso l'importo prelevato per pressoché tutte le tipologie di veicoli alla media nazionale.

## **2.5 Contenimento della crescita del gettito ed eventuale modifica dello stesso a discrezione del Parlamento**

Tra gli obiettivi prefissati sul lungo periodo vi è pure il contenimento della crescita del gettito, che si rifà alla decisione del Consiglio di Stato dell'11 luglio 2018 per cui il gettito dell'imposta di circolazione delle automobili è stato ridotto di 5 milioni di franchi svizzeri a

partire dal 2019<sup>2</sup>. A ciò si aggiunge il fatto che la nuova formula permette pure, grazie al costante miglioramento dell'efficienza energetica del parco veicoli circolante, di ottenere una riduzione 'naturale' del gettito andando quindi in modo ancora più marcato nella direzione prospettata dalle iniziative pendenti.

La tabella sottostante mostra, nella prima riga, il numero delle vetture in circolazione con relativa stima a partire dal 2019. La seconda riga mostra il gettito base degli scorsi anni derivato dall'utilizzo della formula attuale, nonché la previsione dal 2019 fino al 2022 riportata rispettivamente nel preventivo e nel Piano finanziario (tendenza), ricordando come a partire dal 2019 la previsione del gettito annuo viene calcolata già tenendo conto della riduzione di 5 milioni di franchi decisa dal Consiglio di Stato (cfr. paragrafo precedente e NaP n.100/2018).

La terza riga mostra invece il gettito totale a seguito dell'introduzione della nuova formula, tenuto pure conto della riduzione di 5 milioni di franchi di cui sopra.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019 <sup>3</sup>	2020	2021	2022
<b>Auto in circolazione</b>	220'893	224'322	226'713	227'908	225'883	228'000	229'000	230'000	231'000
<b>Gettito base annuo in mio. (vecchia formula)</b>	101.8	104.2	107.45	109.3	110.28	107.5	109	110.5	112
<b>Gettito annuo in mio. (nuova formula)</b>							105.8	104.8	103.7

Si tiene quindi a evidenziare l'inversione di tendenza che si ottiene applicando la nuova formula, arrivando nel 2022 (ultima stima disponibile nel Piano finanziario) con una significativa riduzione del gettito.

Il Consiglio di Stato ritiene inoltre che debba essere messo a disposizione del Parlamento uno strumento semplice e chiaro che permetta a quest'ultimo di adeguare annualmente il livello del gettito d'imposta alle esigenze dell'ente pubblico, qualora lo ritenesse necessario e opportuno. A questo scopo è prevista l'introduzione di una procedura analoga a quella prevista per la definizione del moltiplicatore d'imposta comunale.

## 2.6 Introduzione del conto stradale

Nell'ambito della consultazione relativa al primo progetto di modifica dell'imposta di circolazione, da più parti è stato richiesto di quantificare il fabbisogno da coprire con il gettito dell'imposta di circolazione mediante la creazione un "conto stradale".

Si premette innanzitutto che l'imposta di circolazione non è una tassa d'uso delle strade che deve unicamente coprire i costi relativi a quest'ultima bensì una vera e propria imposta, seppur riferita a un settore specifico, che deve poter servire a finanziare i bisogni generali dell'attività statale. Ricordiamo inoltre che la Legge sulla gestione e il controllo finanziario dello Stato non permette la copertura di singole spese mediante il prelevamento di quote fisse delle entrate (divieto di vincolo delle entrate). Tuttavia, si concorda con la necessità di creare le basi per realizzare un "conto stradale" che permetta - pur senza essere vincolante per i motivi sopra esposti - di avere un ordine di grandezza che possa essere messo in relazione con il gettito d'imposta, consentendo altresì di indirizzare le future scelte politiche in ambito di investimenti infrastrutturali e più in generale di misure legate alla mobilità.

<sup>2</sup> NaP n. 100/2018

<sup>3</sup> Dati in accordo con Preventivo 2019

A titolo puramente indicativo presentiamo qui di seguito una tabella riassuntiva dei principali costi sostenuti dal Cantone in quest'ambito, i quali ammontano circa al totale dell'imposta di circolazione delle automobili. Sottolineiamo infine che in questo conto non sono presenti, a mero titolo d'esempio, i costi sostenuti per le attività svolte nell'ambito della prevenzione, della sicurezza stradale e della protezione contro il rumore e l'inquinamento.

Conto/CRB	Media annuale 2009 - 2015	
	Uscite	Entrate
780 Direzione DC (gestione corrente)	0.87	
781 Costruzione (gestione corrente)	7.94	0.07
782 Manutenzione (gestione corrente)	36.51	1.50
783 Conservazione (gestione corrente)	4.77	
Quota ammortamenti (investimenti)	56.40	
Quota interessi (finanziamento)	0.87	
<b>Totale</b>	<b>107.36</b>	<b>1.57</b>
<b>Saldo</b>	<b>105.79</b>	

### 3. LA PROPOSTA

#### 3.1 I possibili criteri di imposizione

L'attuale formula per il calcolo dell'imposta di circolazione tiene in considerazione, oltre ad un importo fisso, la massa totale, la potenza e le emissioni di CO<sub>2</sub>. In occasione dei vari incontri e delle relative discussioni, il GdL incaricato di definire la nuova formula per l'imposta di circolazione ha preso in considerazione e valutato diversi possibili criteri di imposizione, basandosi su quelli attualmente in vigore in altri Cantoni come pure su criteri inediti. Sin dal principio si è ritenuto fondamentale che suddetti criteri fossero correlati all'impatto che la singola automobile ha sia dal punto di vista ambientale sia sull'infrastruttura stradale. Qui di seguito vi esponiamo i possibili criteri di imposizione e le relative valutazioni.

##### 3.1.1 Emissioni di CO<sub>2</sub>

Le emissioni di CO<sub>2</sub> sono un criterio semplice e conosciuto, di utilizzo ormai generalizzato sia per quel che riguarda i veicoli come pure altri settori, indicante l'efficienza energetica. A differenza dell'etichetta energetica, la quantità di CO<sub>2</sub> emessa da un'automobile non muta nel tempo, motivo per il quale, oltre a garantire certezza nell'imposizione, si tratta di un valore di facile comprensione per l'utenza oltre che proporzionale al consumo di carburante e a quasi tutti gli altri valori legati al propulsore.

##### 3.1.2 Massa

Sebbene nella base legale federale come pure sui documenti di identificazione del veicolo figurino la dicitura "peso", in conformità alle vigenti normative concernenti i pesi e le misure verrà in seguito utilizzata la denominazione "massa".

La massa è di fatto il solo criterio che permette di valutare l'impatto di un veicolo sull'infrastruttura stradale, anche se per quanto riguarda i veicoli leggeri le differenze tra un'automobile e l'altra e quindi l'impatto in base alla massa sono tutto sommato ridotte.

Due sono le tipologie di massa che possiamo considerare: quella “totale” (termine con cui intendiamo il carico massimo con cui la vettura può circolare) e quella “a vuoto” (ovvero il peso del veicolo pronto all’uso a cui viene sommato il peso del conducente). La “massa totale” è il dato teoricamente più corretto per definire l’impatto di un veicolo sulle strade; si tratta però di un’unità di misura poco sociale. La scelta di un veicolo più grande, e quindi generalmente più pesante e in grado di accogliere più persone, a volte è una necessità legata a questioni di praticità oggettiva: pensiamo, ad esempio, alle famiglie numerose. A titolo d’esempio, tra una vettura sportiva e una vettura familiare con la stessa “massa a vuoto”, basandosi sulla “massa totale” quella familiare sarebbe tassata più di una vettura sportiva semplicemente per il fatto che può trasportare più persone, ciò che ne aumenta la “massa totale”. Per questo motivo la “massa a vuoto” è il criterio da preferire in quanto tiene maggiormente conto degli aspetti sociali.

### **3.1.3 Emissioni nocive**

Se da un punto di vista dell’impatto ambientale sarebbe sicuramente corretto tenere in considerazione le varie sostanze inquinanti, tra cui citiamo per esempio  $\text{NO}_x$  e PM10, da un punto di vista pratico l’utilizzo di questi valori presenterebbe molte difficoltà. Tra queste citiamo la stessa reperibilità del dato per ogni singolo veicolo con le rispettive combinazioni di motore e trasmissione per l’elaborazione automatica dell’imposta, la necessità di creare sotto-varianti a dipendenza del tipo di carburante utilizzato (i propulsori a ciclo Diesel sono problematici per le PM10 ma interessanti per quel che concerne le emissioni di  $\text{NO}_x$ ), senza trascurare la conseguente difficile comprensione da parte dell’utente.

### **3.1.4 Tipologia di carburante**

Anche per i motivi indicati al punto precedente, il carburante non rappresenta un buon criterio di imposizione. Questo poiché, riprendendo l’esempio effettuato con i motori a ciclo Diesel, ci ritroveremmo con diverse difficoltà legale al fatto che se un tipo di carburante può risultare critico per alcuni aspetti (nel caso citato le PM10), d’altro canto lo stesso potrebbe risultare interessante per altri (nel caso citato le emissioni di  $\text{NO}_x$ ). Con i motori a ciclo Otto alimentati a benzina si propone invece la situazione opposta. Questo renderebbe quindi necessario la creazione di sotto-varianti assai complesse e di difficile attuazione, non rispondendo quindi ad uno degli obiettivi della modifica di legge, ovvero la semplificazione della formula.

### **3.1.5 Cilindrata**

Si tratta di un criterio ampiamente utilizzato da altri Cantoni. Tuttavia, data l’evoluzione dei motori, non risulta più essere un particolare riferimento né per l’impatto ambientale né per quello sull’infrastruttura stradale.

### **3.1.6 Criteri utilizzati negli altri Cantoni**

Nella maggior parte dei Cantoni l’imposta di circolazione viene calcolata in base alla cilindrata (13) o la massa totale (8). In diversi casi la formula viene completata con un sistema bonus/malus basato sull’etichetta energetica o sulle emissioni di  $\text{CO}_2$ . In altri ancora vengono considerati criteri quali la potenza, le emissioni di  $\text{CO}_2$  e l’età del veicolo (la cosiddetta energia grigia), la massa, la potenza e in un caso la combinazione di questi elementi.

### **3.1.7 Conclusioni**

L'importanza del raggiungimento degli obiettivi citati al punto 2 e di conseguenza la necessità di prendere in considerazione criteri di imposizione che siano correlati all'impatto che la singola automobile ha da punto di vista ambientale come sull'infrastruttura stradale è, per lo scrivente Consiglio, una scelta assolutamente imprescindibile.

In tal senso è ovviamente corretto ricordare i molteplici mutamenti avvenuti nel settore automobilistico. Si pensi in particolare al rinnovamento e quindi al miglioramento costante del parco veicoli circolante, con la conseguente sensibile riduzione delle emissioni inquinanti, ottenuta per effetto sia delle misure proposte in passato che del continuo progresso tecnologico. Progresso indotto anche dai vincoli imposti all'industria automobilistica, fra i quali spiccano gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle automobili nuove, il cui mancato raggiungimento prevede delle sanzioni per gli importatori. Occorre menzionare che proprio questa nuova situazione rende di fatto il sistema bonus/malus meno attuale come principio.

Se alle considerazioni sopra esposte aggiungiamo l'esplicita esigenza di una formula più semplice e comprensibile, a seguito delle attente valutazioni e dopo aver ponderato tutti gli elementi, riteniamo che la nuova formula debba basarsi sulle emissioni di CO<sub>2</sub> quale criterio principale (proporzionale al consumo e ottimo indicatore dell'impatto ambientale) nonché, come criterio aggiuntivo, sulla massa a vuoto (impatto sull'infrastruttura, aspetti sociali). In occasione della seconda procedura di consultazione, avviata in data 17 gennaio 2019, abbiamo potuto constatare che pressoché tutti i consultati sono stati del medesimo parere, fatto che mette in evidenza la validità della proposta.

## **3.2 La formula**

### **3.2.1 La base di partenza**

A seguito delle numerose possibilità valutate, si è deciso di proporre la seguente formula di base:

$$\text{Imposta} = (a \cdot M) + (b \cdot \text{CO}_2)$$

dove

- M è la massa a vuoto espressa in kg;
- CO<sub>2</sub> sono le emissioni di CO<sub>2</sub> espresse in g/km;
- a e b sono i coefficienti di moltiplicazione.

Come accennato in precedenza, considerato che le emissioni di CO<sub>2</sub> devono rappresentare il criterio di imposizione principale e quindi essere la fonte preponderante della somma prelevata, nella formula sopra esposta queste garantiranno il 70% del gettito, mentre la massa a vuoto – come criterio aggiuntivo – garantirà il rimanente 30%.

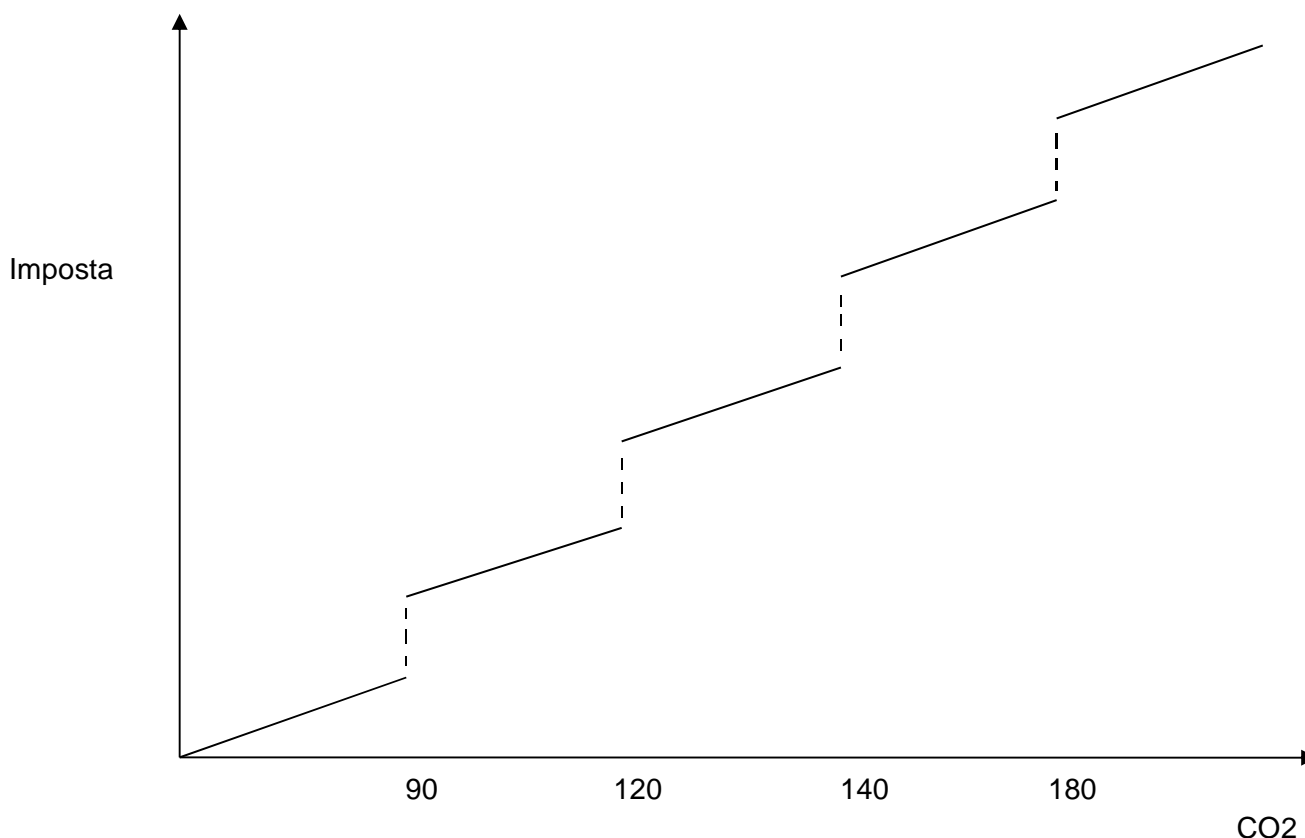
### **3.2.2 I coefficienti di moltiplicazione**

Le simulazioni relative all'applicazione della formula con coefficienti fissi hanno permesso di mettere in evidenza alcune criticità, tra cui spicca l'appiattimento dei valori con differenziazione solo limitata fra veicoli più o meno inquinanti e grosse differenze nell'imposizione di singoli veicoli rispetto all'imposta attuale. Per questo motivo, a seguito delle svariate simulazioni effettuate e in riferimento agli obiettivi espressi al punto 2, lo scrivente Consiglio propone da un lato l'introduzione di un coefficiente di moltiplicazione fisso pari a 0.11 per la massa a vuoto (a), così da semplificare al massimo la formula;

mentre per quanto concerne le emissioni di CO<sub>2</sub> la soluzione migliore consiste nell'introduzione di coefficienti variabili in corrispondenza di determinati valori (segmenti) di CO<sub>2</sub>. In quest'ultimo caso, con l'obiettivo di privilegiare le vetture meno inquinanti e maggiormente rispettose dell'ambiente, i coefficienti sono calcolati come segue:

- $b = 0.5$  se CO<sub>2</sub> 0-90 g/km
- $b = 0.9$  se CO<sub>2</sub> 91-120 g/km;
- $b = 1.7$  se CO<sub>2</sub> 121-140 g/km;
- $b = 2.6$  se CO<sub>2</sub> 141-180 g/km;
- $b = 3.4$  se CO<sub>2</sub> > 180 g/km.

Da un punto di vista grafico risulta pertanto la seguente rappresentazione:





### 3.2.3 Qualche esempio pratico

Per quanto riguarda le conseguenze che la nuova formula ha sui singoli veicoli, il Consiglio di Stato tiene a ricordare di essersi prefissato quale obiettivo un avvicinamento alla media svizzera per tutti i veicoli, riducendo in particolare l'imposta in quei casi ove la differenza con gli altri Cantoni era importante.

Per alcuni esempi concreti rimandiamo alla seguente tabella, la quale riporta a titolo d'esempio le tre automobili più vendute in Svizzera nel 2017 per ogni categoria. Per ognuna di queste è indicata l'imposta basata sulla formula attuale, l'imposta media Svizzera per detto veicolo, l'imposta basata sulla nuova formula proposta nonché le differenze in franchi e in percentuale tra la vecchia e la nuova formula, nonché tra la nuova formula e la media Svizzera.



	Massa a vuoto	CO2	 TI	 media CH	TI 2020	Differenza TI 2018 TI 2020	Differenza in %	Differenza TI 2020 media CH 2018	Differenza in %
<b>Categoria mini</b>			<b>2018</b>	<b>2018</b>					
Fiat 500 TwinAir 8V	1090	88	152	184.81	163.9	11.90	7.83	-20.91	-11.31
Smart fortwo coupé	940	96	179	220.76	189.8	10.80	6.03	-30.96	-14.02
Fiat Panda TwinAir 4x4	1195	114	241	263.41	234.05	-6.95	-2.97	-29.36	-11.15
<b>Categoria piccola</b>									
VW Polo 1.2 TSI	1202	109	211	285.19	230.3	19.30	9.15	-54.89	-19.25
Skoda Fabia 1.2 TSI	1142	109	234	288.13	223.7	-10.30	-4.40	-64.43	-22.36
Mini Cooper S Clubman	1635	149	714	453.06	567.25	-146.75	-20.55	114.19	25.20
<b>Categoria media-inferiore</b>									
VW Golf VII 1.4 TSI 5	1323	119	318	324.56	252.65	-65.35	-20.55	-71.91	-22.16
Audi S3 SB qu. 2.0 TFSI	1633	152	1061	494.83	574.85	-486.15	-45.82	80.02	16.17
Seat Leon ST Cupra	1638	164	1040	495.41	606.6	-433.40	-41.67	111.19	22.44
<b>Categoria media</b>									
Skoda Octavia C 2.0D4x4	1567	129	619	419.06	391.65	-227.35	-36.73	-27.41	-6.54
Mercedes-Benz C 250 d 4m	1710	134	770	475.88	415.9	-354.10	-45.99	-59.98	-12.60
Audi S4 Av.qu. 3.0 TFSI	1885	175	1367	638.47	662.35	-704.65	-51.55	23.88	3.74
<b>Categoria media-superiore</b>									
Mercedes-Benz E 400 4m	1910	186	1454	705.59	842.5	-611.50	-42.06	136.91	19.40
BMW 530d xDrive	1975	144	1070	591.65	591.65	-478.35	-44.71	0.00	0.00
Skoda SuperbC 2.0 TDI4x4	1758	135	727	453.41	422.9	-304.10	-41.83	-30.51	-6.73
<b>Categoria lusso</b>									
Tesla Model S 90 D	2223	0	494	322.53	244.55	-249.45	-50.50	-77.98	-24.18
Porsche Panamera 4 E-Hyb.	2245	56	477	544.97	274.95	-202.05	-42.36	-270.02	-49.55
Mercedes-Benz S 350d 4m E	2045	149	1127	627.88	612.35	-514.65	-45.67	-15.53	-2.47
<b>Coupés / Sportive</b>									
BMW 440i xDrive	1820	172	1266	626.71	647.4	-618.60	-48.86	20.69	3.30
BMW M2	1595	185	1282	615.35	804.45	-477.55	-37.25	189.10	30.73
Porsche 911 Carrera 4GTS	1570	192	1623	641.88	825.5	-797.50	-49.14	183.62	28.61
<b>Cabrio / Roadster</b>									
Mini Cooper S Cabrio	1415	134	602	402.29	383.45	-218.55	-36.30	-18.84	-4.68
BMW 440i xDrive	1990	177	1292	632.59	679.1	-612.90	-47.44	46.51	7.35
BMW M240i xDrive	1800	179	1243	613.59	663.4	-579.60	-46.63	49.81	8.12
<b>Fuoristrada (SUV)</b>									
VW Tiguan 2.0 TSI 4M	1730	170	746	495.56	632.3	-113.70	-15.24	136.74	27.59
Mercedes-Benz GLC 250d E	1845	129	786	504.19	422.25	-363.75	-46.28	-81.94	-16.25
BMW X1 xDrive18d	1705	124	563	432.63	398.35	-164.65	-29.25	-34.28	-7.92
<b>Vans</b>									
VW T6 Kombi TDI 4M	2280	172	889	519.67	698	-191.00	-21.48	178.33	34.32
Seat Alhambra 2.0D4M7	2063	154	870	524.38	627.35	-242.65	-27.89	102.97	19.64
VW Touran 1.4 TSI	1618	127	566	400.93	393.9	-172.10	-30.41	-7.03	-1.75

**Tabella 1: paragone fra l'attuale imposta, quella prevista e la media Svizzera.**

### 3.3 Adeguamento del gettito alle esigenze

In precedenza si è accennato al fatto che tra gli obiettivi del Consiglio di Stato vi è il contenimento della crescita del gettito a lungo termine dell'imposta di circolazione, fatto che mantenendo invariata la formula proposta avverrà in maniera naturale grazie al rinnovo costante del parco veicoli circolante e alla conseguente riduzione della emissioni di CO<sub>2</sub> mediamente emesse.

Tenendo però in considerazione che l'ente pubblico deve poter contare su risorse a sua disposizione per assolvere i compiti assegnati, lo scrivente Consiglio ritiene opportuno introdurre un coefficiente di adeguamento del gettito, la cui applicazione sia di competenza del Parlamento e che permetta – in caso di necessità – di ottenere il gettito stabilito. Detto in altro modo, si tratta di uno strumento con cui il Gran Consiglio potrà decidere se e in quale misura il citato coefficiente, analogamente alla procedura per la definizione del moltiplicatore comunale d'imposta, dovrà generare un aumento o una diminuzione del gettito risultante dall'imposta di circolazione. Una soluzione che, oltre ad essere semplice e pratica, risulta ripartita e proporzionata su tutto il parco automobili dato che l'eventuale modifica dell'imposta risulterebbe molto limitata nel singolo caso, rispondendo soprattutto alla generalizzata esigenza di assegnare questa competenza al Parlamento. Sarà quindi compito del Gran Consiglio adeguare o meno il gettito proposto, intervenendo sul coefficiente.

### **3.4 Considerazioni**

#### **3.4.1 Introduzione del nuovo ciclo di omologazione per le emissioni di CO<sub>2</sub>**

Le emissioni di CO<sub>2</sub> (e gli altri valori in generale) venivano misurati fino a poco fa secondo il cosiddetto "Nuovo ciclo di guida europeo" (New European Driving Cycle - NEDC). Da diversi anni a questa parte si è fatta sempre più evidente l'esigenza di introdurre delle modalità di misurazione che permettessero di ottenere – e quindi omologare – risultati più vicini alla realtà, dato che i valori NEDC si discostavano parecchio da quelli relativi all'impiego reale della vetture. Per questo motivo si è pertanto deciso il passaggio a livello europeo a una nuova modalità di misurazione, denominata "Procedura internazionale di prova per i veicoli leggeri" (WLTP). Di conseguenza le omologazioni di nuovi modelli a partire da settembre 2017 e tutte le auto immatricolate per la prima volta da settembre 2018 dispongono di valori misurati secondo il nuovo ciclo.

Durante il periodo transitorio (fino con ogni probabilità al 31.12.2020) i valori WLTP verranno convertiti, secondo una formula definita a livello federale, in un nuovo valore NEDC (detto NEDC 2.0) il quale differirà dal valore NEDC iniziale (detto NEDC 1.0). In questo periodo saremo quindi confrontati con tre tipi di valori: NEDC 1.0 (misurato secondo il vecchio ciclo), NEDC 2.0 (calcolato in base al valore WLTP) e WLTP (misurato secondo l'omonima procedura). Dal 1° gennaio 2021 sarà disponibile unicamente il valore WLTP, a parte ovviamente per i vecchi veicoli che continueranno ad avere il valore NEDC 1.0. Il valore NEDC 2.0 sarà mediamente superiore rispetto al NEDC 1.0 di circa il 5-10%, mentre il valore WLTP sarà superiore di circa il 20-25% rispetto al NEDC 1.0.

Alla luce di queste constatazioni, l'imposta di circolazione sarà quindi calcolata secondo i seguenti valori:

- fino al 31 dicembre 2020 si utilizzerà il valore NEDC 2.0. Se questo non dovesse essere disponibile si farà capo al valore NEDC 1.0. In considerazione del tempo necessario per i detentori di adeguarsi ai nuovi valori e al fatto che le differenze sono tutto sommato limitate non si ritiene di dover adeguare i valori NEDC 1.0;
- dal 1° gennaio 2021 si utilizzerà il valore WLTP. Qualora quest'ultimo non dovesse essere disponibile si continuerà a far capo al valore NEDC 1.0. In considerazione del tempo trascorso dall'introduzione delle nuove norme e soprattutto delle grosse differenze con i nuovi valori si dovrà procedere a un adeguamento del valore NEDC 1.0, così da renderlo più vicino al valore WLTP e conforme alla realtà. L'adeguamento verrà effettuato tramite una formula definita a livello cantonale.

I Servizi interessati informeranno puntualmente l'utenza in occasione di eventuali mutamenti e/o adeguamenti dovuti al cambiamento del ciclo di omologazione in vigore.

### 3.4.2 Automobili senza il valore CO<sub>2</sub> registrato

Uno dei problemi legati all'utilizzo delle emissioni di CO<sub>2</sub> quale criterio di imposizione è dato dal fatto che allo stato attuale poco meno di 7'000 automobili, pari a circa il 3% dei veicoli immatricolati in Ticino, non dispone del dato concernente le emissioni di CO<sub>2</sub>. Si tratta in qualche caso di veicoli provenienti dall'estero o da altri Cantoni, ma soprattutto di veicoli datati, in possesso di un certificato del vecchio tipo nel quale non figura l'indicazione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Con la formula attualmente in vigore questo problema non viene riscontrato in quanto il valore di CO<sub>2</sub> viene tenuto in considerazione quale criterio di imposizione unicamente per i veicoli immatricolati dopo il 2009, per i quali – salvo casi eccezionali – è sempre disponibile il dato relativo alle emissioni di CO<sub>2</sub>. Con l'introduzione della nuova formula proposta, il problema è in ogni caso risolvibile calcolando questo valore facendo capo alla formula che viene utilizzata anche in altri casi simili. Bisogna inoltre considerare che il numero di questi veicoli è in progressiva diminuzione (veicoli vecchi che vengono messi fuori circolazione), ma la loro correzione comporterà comunque un discreto carico amministrativo.

## 3.5 Conseguenze

### a) Relazione con le Linee direttive

La presente proposta è conforme alle Linee Direttive 2015-2019, Area "Sviluppo territoriale, mobilità, ambiente ed energia", in particolare alla scheda programmatica n. 39 "Energia-Messa in atto del Piano energetico cantonale (PEC)".

### b) Relazione con il Piano finanziario

Il piano finanziario di gestione corrente (PFGC) dovrà essere adattato in base al gettito annuo dell'imposta di circolazione delle automobili, sulla base di quanto indicato al capitolo 2.5.

#### Situazione attuale

	2020	2021	2022
<b>PFGC attuale - gettito base annuo in mio.</b> (vecchia formula)	114	115.5	117
<b>Bonus/ Malus in mio.</b>	- 5	-5	-5
<b>Gettito base annuo netto</b> (vecchia formula)	109	110.5	112

#### PFGC nuovo e variazione

	2020	2021	2022
<b>Gettito annuo in mio.</b> (nuova formula)	105.8	104.8	103.7
<b>Variazione rispetto PFGC attuale</b>	-8.2	-10.7	-13.3

Con la nuova formula si stima che nel 2022 il gettito sarà di circa 13 milioni di franchi inferiore al gettito previsto senza la riduzione di 5 milioni di franchi annui decisa dal Consiglio di Stato con NaP n. 100/2018.

Altra limitata conseguenza finanziaria è data dalla necessità di adeguare il sistema informatico alla nuova formula.

#### **c) Personale**

La prevista modifica non ha conseguenze dirette per il personale.

#### **d) Enti locali**

Non vi è nessuna conseguenza per gli enti locali.

### **3.6 Altre modifiche**

Si approfitta dell'occasione per apportare piccole modifiche formali all'art. 1 cpv. 1 lett. c) ed e), sostituendo la formulazione "kw" con "kW DIN", e alle lettere d), e) e h), sostituendo la formulazione "peso" con "massa".

## **4. LE INIZIATIVE PENDENTI**

Il 12 maggio 2017 sono state depositate due iniziative popolari legislative generiche corredate da 12'114 rispettivamente 10'306 firme valide, riguardanti l'imposta di circolazione e denominate "Per un'imposta di circolazione più giusta" e "Gli automobilisti non sono bancomat!". Ambedue sono state dichiarate ricevibili dal Parlamento.

### **4.1 Iniziativa popolare "Per un'imposta di circolazione più giusta"**

L'iniziativa "Per un'imposta di circolazione più giusta" chiede che:

- 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 CO<sub>2</sub> (fatto salva un'imposta minima non superiore a fr. 200.--);
- L'imposta di circolazione sia fissata esclusivamente sulla base di atti soggetti a referendum, senza alcuna delega al Consiglio di Stato;
- il ricavo annuo delle imposte di circolazione relative alle automobili non ecceda 80 milioni (stato 31.12.2016);
- i proventi dell'imposta di circolazione confluiscono in un "conto mobilità".

Come risulta dalla proposta formulata e per i motivi espressi, lo scrivente Consiglio condivide pienamente la richiesta di utilizzare le emissioni di CO<sub>2</sub> come criterio per l'imposta di circolazione. A differenza degli iniziativaisti riteniamo però debba essere accompagnato da un altro criterio, seppur con un impatto inferiore, e meglio dalla massa a vuoto, per le seguenti considerazioni:

- due sono le conseguenze principali legate all'uso dei veicoli: quelle ambientali (di cui le emissioni di CO<sub>2</sub> sono valido indicatore) e quelle sull'infrastruttura stradale. A nostro parere il criterio che meglio permette di tener conto dell'impatto di un veicolo sull'infrastruttura stradale è la massa. Per i motivi esposti al punto 3.1.2 si ritiene opportuno privilegiare la massa a vuoto del veicolo;
- le emissioni di CO<sub>2</sub> devono essere un criterio preponderante ma non esclusivo per la tassazione delle automobili. A maggior ragione in considerazione del fatto che le emissioni vengono già utilizzate come criterio anche per altre forme di tassazione dei

veicoli (si pensi in particolare alle sanzioni legate agli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> imposti agli importatori per le automobili nuove).

Ricordiamo infine come, in occasione della procedura di consultazione concernente la proposta contenuta nel presente messaggio, pressoché tutti i consultati hanno concordato sulla validità di considerare sia le emissioni di CO<sub>2</sub> che la massa a vuoto quali criteri di imposizione.

Sebbene non vi sia alcuna obiezione alla proposta di determinare l'imposta di circolazione in base esclusivamente ad atti soggetti a referendum, riteniamo sia del tutto impraticabile la richiesta di fissare un gettito massimo di imposta per automobili di 80 milioni di franchi svizzeri, pari a una riduzione di quasi il 30% rispetto al gettito attuale. Come evidenziato ai capitoli precedenti, il Consiglio di Stato ha già deciso una riduzione del gettito pari a 5 milioni a partire dal 2019, cui si aggiungono le diminuzioni dovute alla nuova formula nonché al miglioramento costante dell'efficienza energetica del parco veicoli. Questo fa sì che, rispetto alla tendenza indicata a Piano finanziario per l'anno 2022, in detto anno il gettito verrà ridotto significativamente e sarà destinato a diminuire ulteriormente grazie al costante miglioramento delle vetture in circolazione. Si ricorda infine che il Parlamento potrà, se lo ritiene opportuno, adattare ulteriormente il gettito facendo uso del coefficiente di moltiplicazione che verrà messo a sua disposizione.

Per quanto riguarda l'istituzione di un conto mobilità ribadiamo quanto affermato al punto 2.5. Siamo favorevoli alla creazione di un conto stradale che permetta di quantificare le spese del settore, ma per i motivi esposti non risulta possibile determinare il fabbisogno d'imposta di circolazione in base al risultato di questo conto.

Facciamo quindi notare che gli obiettivi principali dell'iniziativa (semplificazione della formula, riduzione del gettito, competenza del Parlamento e creazione di un conto stradale) possono essere considerati come in larga parte realizzati dalla modifica di legge proposta.

#### **4.2 Iniziativa popolare “Gli automobilisti non sono bancomat!”**

L'iniziativa “Gli automobilisti non sono bancomat!” chiede la restituzione degli aumenti d'imposta decisi mediante modifica dei coefficienti di moltiplicazione ad inizio 2017.

Richiamati gli argomenti espressi in precedenza nonché la decisione del Consiglio di Stato dell'11 luglio 2018 riguardante alla diminuzione del gettito d'imposta, riteniamo che l'obiettivo dell'iniziativa non solo sia raggiunto, ma che vi sarà pure un'effettiva riduzione d'imposta per i detentori di automobili.

#### **4.3 La proposta del Consiglio di Stato**

Poiché il Messaggio qui presentato risponde agli intendimenti principali dell'iniziativa “Per un'imposta di circolazione più giusta”, il Consiglio di Stato invita il Gran Consiglio a considerare il presente Disegno di legge quale controprogetto alla stessa. Per quanto concerne invece l'iniziativa “Gli automobilisti non sono bancomat”, richiamate le osservazioni formulate al punto precedente, il Consiglio di Stato propone di respingere l'iniziativa.

## **5. CONCLUSIONE**

La proposta contenuta nel presente messaggio rappresenta un deciso miglioramento rispetto all'attuale sistema di ecoincentivi, centrando tutti gli obiettivi citati all'interno del punto 2 nonché il raggiungimento totale o parziale di quanto chiesto dalle iniziative sopra menzionate.

Data per acquisita la necessità di un'imposta di circolazione che favorisca i veicoli meno inquinanti (da cui la scelta delle emissioni di CO<sub>2</sub> come criterio principale), la rinuncia al sistema bonus/malus renderà il modello d'imposta più semplice, più comprensibile e di più facile gestione. Questa soluzione ha inoltre il pregio di venir applicata in modo uniforme a tutto il parco auto, indipendentemente dalla data di prima entrata in circolazione (ad eccezione ovviamente delle auto d'epoca).

Vi invitiamo quindi a voler approvare il Disegno di legge allegato.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, Christian Vitta

Il Cancelliere, Arnaldo Coduri

Disegno di

## **LEGGE**

**sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977;  
modifica**

II GRAN CONSIGLIO  
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

visto il messaggio 12 giugno 2019 n. 7670 del Consiglio di Stato,

**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. c), d), e) e h)**

<sup>1</sup>Ogni licenza di circolazione comporta il pagamento di una imposta annuale di:

- c) fr. 52.-- + (1,80 x potenza (kW DIN) per i motoveicoli e le motoleggere;
- d) un supplemento del 50% sulle imposte di circolazione previste per i motoveicoli a tre ruote fino a 400 kg (massa a vuoto), i motoveicoli con il carrozino laterale, i motoveicoli speciali, i tricicli a motore fino a 1000 kg (massa a vuoto), i quadricicli a motore e i quadricicli leggeri a motore;
- e) fr. 0.11 x massa a vuoto (kg) + b x emissioni CO<sub>2</sub> (g/km)  
dove
  - b = 0,5 se CO<sub>2</sub> 0-90 g/km;
  - b = 0,9 se CO<sub>2</sub> 91-120 g/km;
  - b = 1,7 se CO<sub>2</sub> 121-140 g/km;
  - b = 2,6 se CO<sub>2</sub> 141-180 g/km;
  - b = 3,4 se CO<sub>2</sub> > 180 g/km;per le automobili sino a 3500 kg e le automobili pesanti;  
fr. 105.-- + (5,70 x potenza (kW DIN)) per tutti gli altri veicoli leggeri, monoassi e tricicli a motore oltre 1000 kg (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;
- h) fr. 105.-- per i rimorchi con massa totale ≤ 750 kg;  
fr. 150.-- per i rimorchi con massa totale > 750 kg e ≤ 3500 kg;  
fr. 200.-- per i rimorchi con massa totale > 3500 kg e ≤ 10000 kg;  
fr. 300.-- per i rimorchi con massa totale > 10000 kg.

**Coefficiente di adeguamento**

**Art. 1a**

<sup>1</sup>Allo scopo di mantenere il gettito dell'imposta per i veicoli di cui all'art. 1 cpv. 1 lett. e) (automobili) viene introdotto un coefficiente di adeguamento.

<sup>2</sup>Il coefficiente viene definito sulla base del gettito dell'anno di riferimento e al netto dell'aumento del parco veicoli.

**Art. 11 cpv. 2**

<sup>2</sup>Abrogato.

**II**

<sup>1</sup>Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, la presente modifica di legge è pubblicata nel Bollettino ufficiale delle leggi.

<sup>2</sup>Il Consiglio di Stato ne stabilisce la data di entrata in vigore.