

Messaggio

numero	data	Dipartimento
8035	5 agosto 2021	ISTITUZIONI
Concerne		

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 22 febbraio 2021 presentata da Andrea Censi e cofirmatari “Meno spostamenti, meno deduzioni, meno inquinamento. Una diminuzione che va riconosciuta anche adeguando le imposte di circolazione attraverso il sistema bonus/malus”

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

abbiamo esaminato la mozione 22 febbraio 2021 presentata da Andrea Censi e cofirmatari con la quale si chiede al Consiglio di Stato di rivedere il coefficiente di moltiplicazione “K” determinato dalle emissioni di CO₂, così da permettere una riduzione lineare delle imposte di circolazione del 10% per l’anno 2020 e 2021, rimborsando la differenza già pagata dai cittadini tramite versamento diretto o riduzione dell’imposta del periodo successivo.

1. PREMESSA

L’imposta di circolazione per le automobili la cui prima entrata in vigore è successiva al 1.1.2009 è attualmente data dall’importo calcolato sulla base di una formula che prevede come parametri la potenza e il peso, moltiplicato per un coefficiente definito in base alle emissioni di CO₂ del veicolo. Le automobili con prima immatricolazione antecedente il 2009 vengono imposte unicamente in base a peso e potenza.

A questo proposito ricordiamo che il messaggio del 12 giugno 2019 concernente la Modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore, il quale propone una revisione dei parametri per il calcolo della stessa, è tutt’ora pendente in Parlamento.

2. LA RICHIESTA

Partendo dal presupposto che la pandemia ha ridotto significativamente gli spostamenti, la mozione chiede di ridurre di conseguenza l’imposta di circolazione, intervenendo sul coefficiente di moltiplicazione K (determinato dalle emissioni di CO₂), riducendolo in modo tale da ottenere una diminuzione lineare del 10% dell’imposta di circolazione per gli anni 2020 e 2021.

3. VALUTAZIONE

3.1 Principio

L'imposta di circolazione non è una tassa causale, ma una vera e propria imposta anche se con caratteristiche particolari. L'imposizione non è infatti di principio legata all'uso di un veicolo, bensì al suo possesso. Pertanto il mancato uso del veicolo (fra l'altro fattispecie abbastanza frequente per i più disparati motivi quali malattia, assenza, ...) non dà diritto a riduzioni o esoneri.

3.2 Diminuzione dell'utilizzo del veicolo causa pandemia

La riduzione degli spostamenti a seguito della pandemia è un dato di fatto. I Servizi del Dipartimento del territorio quantificano che nel 2020 i residenti hanno percorso (in media) il 10-15% dei chilometri in meno con propri mezzi privati rispetto al 2019.

Va però evidenziato che, a parte il periodo di chiusura fra marzo e aprile, non si tratta di una riduzione generalizzata e uniforme, in quanto gli effetti della pandemia hanno toccato in modo disomogeneo le varie categorie di cittadini. Molte persone hanno usufruito del telelavoro, azzerando di fatto gli spostamenti, mentre altre sono passate dal trasporto pubblico al veicolo privato in quanto ritenuto più sicuro da un punto di vista epidemiologico. Ciò significa che alcuni cittadini hanno utilizzato di più il proprio veicolo mentre altri lo hanno utilizzato di meno. Una riduzione generalizzata e uniforme non sarebbe quindi corretta in quanto finirebbe addirittura per agevolare anche coloro che hanno incrementato l'uso dell'automobile privata.

Infine occorre rilevare come intervenire sul coefficiente di moltiplicazione K risulti discriminatorio nei confronti di coloro che possiedono un veicolo la cui prima immatricolazione è precedente al 1.1.2009 in quanto, come indicato nella premessa, il calcolo dell'imposta di circolazione per questi veicoli non prende in considerazione le emissioni di CO_2 .

3.3 Deposito delle targhe

Per limitare le conseguenze finanziarie del mancato uso del veicolo, i detentori possono (e avrebbero potuto) rinunciare temporaneamente all'immatricolazione del proprio veicolo depositando le proprie targhe, ottenendo quindi una riduzione dell'imposta di circolazione. Si segnala che durante la pandemia sono stati diversi gli utenti che hanno approfittato di questa possibilità, tra cui figurano anche persone giuridiche.

4. CONCLUSIONI

Alla luce di quanto sopra menzionato lo scrivente Consiglio di Stato ritiene che la proposta riduzione dell'imposta di circolazione non sia giustificata e propone pertanto di respingere la mozione.

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

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, Manuele Bertoli

Il Cancelliere, Arnoldo Coduri

MOZIONE

Meno spostamenti, meno deduzioni, meno inquinamento. Una diminuzione che va riconosciuta anche adeguando le imposte di circolazione attraverso il sistema bonus/malus

del 22 febbraio 2021

In Canton Ticino siamo oramai abituati a pagare le imposte di circolazione fra le più alte in Svizzera. Durante l'anno pandemico 2020 (e ancora nei primi mesi del 2021) la popolazione ticinese si è vista obbligata a limitare significativamente gli spostamenti, sia per questioni professionali (a seguito della chiusura di molte attività commerciali e produttive e dell'introduzione del telelavoro) sia a causa delle conseguenze indirette provocate da un confinamento più o meno volontario.

Ne consegue un utilizzo dei trasporti privati (ma anche pubblici) decisamente inferiore rispetto agli anni precedenti, con una drastica riduzione del traffico (fino ad arrivare all'assenza totale nel periodo di lockdown più rigido) e un altrettanto lampante riduzione delle emissioni inquinanti, risparmiate all'ambiente restando a casa.

Ci si è spostati meno, inquinando di conseguenza anche meno, come rilevato pure dal Dipartimento del territorio. Se per diverse categorie di abbonati ai trasporti pubblici vi è stata una restituzione o un prolungamento del proprio abbonamento, dovrebbe essere altresì considerato un bonus per il minor impatto e costo ambientale dovuto alla limitazione della libertà di movimento di cittadini e lavoratori.

Oltre il danno la beffa

Come riferito dalla stampa negli scorsi giorni, questi minori spostamenti non sono sfuggiti alla Divisione delle contribuzioni, che intende tenerne conto nella valutazione di alcune deduzioni, fra le quali appunto le spese professionali legate alla trasferta. Benché opinabile, sia politicamente che economicamente, le motivazioni esposte hanno un loro senso logico: se grazie al telelavoro gli spostamenti professionali sono diminuiti, sono diminuite anche le spese deducibili.

Sebbene sia difficile salutare positivamente la diligenza del fisco, soprattutto in questo periodo, questa posizione governativa comporta un'ammissione di non poco conto: le restrizioni imposte dai Governi cantonale e federale hanno limitato significativamente a lavoratori e aziende l'utilizzo di mezzi di trasporto privati. Limitazioni che se da un lato giustificano una riduzione delle deduzioni per le spese di trasporto, a onor di logica e in buona fede devono d'altro canto portare a considerare anche una congrua riduzione delle imposte di circolazione per gli anni 2020 e 2021. Non si può avere il panino e il soldino, mentre i conti vanno fatti quadrare in altro modo, senza continuare a far pagare a automobilisti (e lavoratori) le imposte di circolazione più care della Svizzera.

Ricalcolo del coefficiente di moltiplicazione (bonus/malus)

Le imposte di circolazione non sono evidentemente una tassa causale, ma seppur non primariamente comprendono anche una componente - importante - di (dis)incentivo, volta a promuovere un comportamento più virtuoso da tradursi nella scelta di veicoli con minori emissioni di CO₂.

Anche a fronte delle evidenti riduzioni di consumi ed emissioni riscontrate, una riduzione delle imposte di circolazione non è automatica, bensì costituisce - a nostro avviso - una giusta decisione politica.

Con la presente mozione si chiede dunque che il Consiglio di Stato usufruisca del proprio margine di manovra, modificando il coefficiente di moltiplicazione K determinato dalle emissioni di CO₂ in modo da ottenere una riduzione lineare del 10%, ciò che corrisponde al massimo concesso in delega così come stabilito anche in una recente sentenza della Camera di diritto tributario¹ (in merito all'aumento

¹ Sentenza della Camera di diritto tributario del Tribunale di appello del Cantone Ticino, del 23 gennaio 2018, n. 80.2017.169.

d'imposta di circolazione a seguito dei ricorsi di tre privati cittadini patrocinati dal Fronte Automobilisti Ticino).

Alla luce di quanto sopra chiediamo al Consiglio di Stato di rivedere il coefficiente di moltiplicazione (bonus/malus) così da permettere una riduzione lineare delle imposte di circolazione del 10% per l'anno 2020 e 2021, rimborsando la differenza già pagata dai cittadini tramite versamento diretto o riduzione dell'imposta successiva l'accoglimento della mozione.

Andrea Censi
Isabella - Käppeli - Pamini