

Seduta di Gran Consiglio del 14 ottobre 2024

Trattanda 8. Iniziativa popolare legislativa elaborata “Sì all'abolizione della tassa di collegamento”

Presidente
Consiglieri di Stato
Colleghe e Colleghi

L'Iniziativa popolare legislativa elaborata
“Sì all'abolizione della tassa di collegamento”
è stata depositata il 20 ottobre 2022 con le firme di:

Piero Marchesi
Gianluca Padlina
Rocco Cattaneo
Marco Chiesa
Fabio Regazzi
Cristina Maderni
Sergio Morisoli
Maurizio Agustoni
Roberta Passardi
Roberta Soldati
Claudio Isabella
e Fabio Käppeli.

Le motivazioni sottostanti all'adesione all'iniziativa di un gruppo interpartitico tanto esperto ed eterogeneo per sensibilità e per vocazione non possono che essere molto forti.

Nascono dall'evidenza che la tassa di collegamento non è stata, nel periodo della sua applicazione di fatto da parte delle aziende (2016 -2020), capace di raggiungere l'obiettivo dichiarato di scoraggiare il traffico automobilistico a favore del trasporto pubblico.

In grado di raggiungere i propri obiettivi la tassa di collegamento non lo sarà neppure in futuro, a meno che il suo vero scopo non consista nel fare cassetta, il che la renderebbe incostituzionale, come chiaramente indicato dal Tribunale Federale.

La tassa ha dunque fallito nel contenere il traffico, ma purtroppo i suoi effetti negativi non si fermano qui.

Basata su di un concetto ingiusto e discriminatorio, la tassa non fa che danneggiare l'economia e punire i lavoratori per la sola colpa di recarsi sul proprio posto di lavoro, che peraltro giace su di un suolo privato.

Nelle nostre stime, la sua introduzione costerebbe quasi 900 franchi all'anno a ogni ticinese che usa il proprio veicolo per recarsi al lavoro.

900 franchi in meno che sono destinati a colpire il reddito disponibile delle famiglie.

Le argomentazioni del nostro comitato hanno saputo convincere i cittadini, tanto è vero che l'iniziativa popolare “Sì all'abolizione della tassa di collegamento”

è velocemente riuscita grazie alla raccolta di 16'045 firme valide contro le 7'000 necessarie.

Nella seduta del 16 ottobre 2023 il Gran Consiglio ne ha successivamente decretato la ricevibilità.

Vi invito ora a compiere un passo addietro nel tempo. Sappiamo tutti quanto la storia della tassa di collegamento sia lunga e tormentata. Inizia nel 2015, con la modifica da parte del Gran Consiglio della Legge sui trasporti pubblici, nell'intento dichiarato di arginare il traffico veicolare.

La sua stessa approvazione spacca la società. Sono in pochi a credere che il vero scopo sia quello ufficiale, cioè ridurre il traffico. Sono ancora in meno a credere alla narrazione che colpirà i frontalieri. Diviene presto chiaro che, in effetti, a pagare saranno i residenti.

Ne consegue una reazione forte, consistente nella raccolta di oltre 20 mila firme per indire un referendum popolare e nella presentazione di 19 ricorsi al Tribunale Federale. In sede referendaria, la tassa passa con un riscatto 50.7% dei voti.

Il 2 settembre 2016 il Tribunale Federale concede un effetto sospensivo, solo nel marzo 2020 respingerà i ricorsi ponendo dei forti vincoli in termini di verifica dell'efficacia della tassa, pena la decadenza.

Per risultare costituzionale, la tassa deve essere causale ed efficace, inoltre i suoi effetti vanno misurati contro obiettivi espliciti: così è deciso.

Siamo però in tempi di Covid e il Gran Consiglio concede una moratoria fino al 1° gennaio 2025. Nel frattempo, si chiarisce che la tassa non sarà retroattiva.

Benché non incassata dallo Stato, la tassa è stata applicata in via cautelativa fra il 2016 ed il 2020, ribaltandone l'onere sui cittadini.

I parcheggi delle aziende sono stati pagati, di fatto, dagli automobilisti.

Risultato sul traffico? Nessuno, casomai è aumentato.

E se su determinate tratte più gente ha scelto il treno rispetto al passato, è solo perché l'offerta è stata migliorata, non certo per via della tassa di collegamento.

Va poi riconosciuto che alcune zone del Ticino non potranno mai, per la loro stessa natura, essere collegate in modo efficace con i trasporti pubblici.

Ma i perdenti principali sono i cittadini - lavoratori – quelli per cui sosteniamo politiche di redistribuzione perché colpiti da inflazione e premi di cassa malati in crescita – che nella stragrande maggioranza dei casi dipendono dall'utilizzo della vettura privata per recarsi al lavoro, poiché il proprio domicilio o quello dell'azienda non è servito regolarmente da trasporti pubblici, il viaggio sarebbe sproporzionatamente lungo o il lavoro a turni – che spesso è il caso nelle industrie e nelle grandi strutture di servizi – rende impossibile il ricorso ai trasporti pubblici.

oooo

Ma se la tassa non giova né al traffico né ai cittadini, perché dovremmo darle il via libera per il 1° gennaio 2025?

È questa la domanda che si sono posti i membri del Comitato abolizionista, è questa la stessa domanda che oggi io pongo a voi, care colleghe e cari colleghi, nell'invitarvi a sostenere l'Iniziativa votando per il Rapporto di maggioranza.

Cosa dire poi della circostanza che la Legge preveda che gli obiettivi vadano fissati sei mesi prima dell'entrata in vigore della tassa e che anche il Tribunale Federale si sia mostrato severo in tal senso? Perché il Dipartimento non ci sa o non ci vuole indicare degli obiettivi quantitativi per aiutarci nelle nostre valutazioni?

Forse perché ancora non li conosce, forse perché sa già che, se ambiziosi, non verranno mai raggiunti?

O forse la risposta è più semplice. Si cede semplicemente alla tentazione di introdurre un nuovo onere fiscale, dimenticando le chiare indicazioni sia del popolo sia del Tribunale federale. D'altronde già nel messaggio per l'introduzione della tassa nel 2016 si citava che la tassa materialmente è un'imposta poiché serve alla copertura di bisogni finanziari¹.

Oggi, colleghe e colleghi, siamo coscienti dei risultati del referendum del 9 giugno in materia di modifiche alla legge tributaria cantonale. "Meno imposte per tutti!", questo il mandato che ci è stato conferito e che non possiamo tradire dando vita ad una gabella, unica in Svizzera, che non è motivata da alcun pubblico interesse, posto che ha già fallito nel contenere il traffico.

Poiché la tassa ha dimostrato di non funzionare, ci ritroveremmo davanti a un tributo inutile e vano, contrario al principio costituzionale della parità di trattamento.

È utile ricordare come a San Gallo il Governo cantonale nel 2012 abbia ritirato prima della relativa entrata in vigore un balzello sui parcheggi simile per natura alla tassa di collegamento, riconoscendone in tempo l'inefficacia e l'inidoneità.

Da ultimo, una domanda. Ma questo Gran Consiglio e il popolo non avevano deciso che le finanze cantonali andassero risanate agendo prioritariamente sulla spesa?

In conclusione, care colleghe e cari colleghi, ecco il nostro messaggio:

- La tassa di collegamento non giova a nessuno.
- Ha fallito nel contenere il traffico.
- Il Consiglio di Stato medesimo ha ammesso nel preventivo 2025 che la tassa non funziona in quanto prevede per ben 4 anni consecutivi la medesima entrata di 15 mio a comprova che i parcheggi non diminuiranno.
- È dannosa per l'economia ed unica in Svizzera. Nessun altro cantone conosce un simile onere.
- Il concetto su cui si basa è ingiusto e discriminatorio. Ancor di più questa considerazione vale per il controprogetto.

Questi sono i motivi per cui invito il Gran Consiglio ad accogliere l'Iniziativa "Sì all'abolizione della tassa di collegamento" approvando il rapporto di maggioranza, per la cui chiarezza ringrazio la relatrice Roberta Soldati.

Ringrazio per l'attenzione.

Cristina Maderni

¹ Nel Messaggio governativo, al capitolo 6.1 a pagine 28, viene espressamente indicato che la tassa di collegamento costituisce "materialmente un'imposta speciale a destinazione vincolata. Si tratta di un'imposta, perché serve alla copertura dei bisogni finanziari dello Stato, indipendentemente dal fatto che le persone astrette all'obbligo contributivo traggano un beneficio dall'ente pubblico o riceva una controprestazione"