

Rapporto di minoranza 2

numero	data	Dipartimento
7139 R3	10 dicembre 2015	TERRITORIO
Concerne		

della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 4 novembre 2015 concernente la modifica della Legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 - Tassa di collegamento a carico dei generatori di importanti correnti di traffico a parziale copertura dei costi del trasporto pubblico

PREMESSA

Il nostro Cantone è confrontato da diversi anni con un importante e costante aumento del traffico veicolare. Il 30% riguarda gli spostamenti di coloro che vogliono raggiungere il proprio posto di lavoro, il 40% è composto dal traffico legato al tempo libero, 10% per gli acquisti e 5% per altri spostamenti. Oltre a ciò si deve aggiungere il traffico generato dal transito di merci.

La creazione di nuovi posti di lavoro ha generato, oltre che un maggior sviluppo economico, anche un'accresciuta richiesta di mobilità, legata in particolare agli spostamenti dei lavoratori frontalieri.

Questa situazione, ormai purtroppo acquisita, ha evidenziato chiaramente da un lato come la rete viaria cantonale sia oggi assolutamente insufficiente e dall'altro come l'offerta di servizi legati al trasporto pubblico non rispecchino per nulla le nuove esigenze.

Tutti siamo a conoscenza degli enormi problemi di traffico che interessano oggi giornalmente le vie di comunicazione tra Mendrisio e Lugano, oltre che tra Bellinzona e Locarno. Anche secondo le autorità Federali e l'USTRA, siamo in una situazione inadeguata. Inutile però illuderci che questi problemi possano essere risolti solo ed unicamente con il potenziamento del servizio con trasporti pubblici (vedasi a tal proposito il rapporto dell'USTRA del 2013 pag. 24). Quando troveremo un accordo con i responsabili delle Autorità Federali, dovremo intervenire fortemente anche sul potenziamento della rete viaria.

COME RISOLVERE I PROBLEMI?

Oltre al potenziamento della rete stradale e la rete del trasporto pubblico, sarà necessario un cambiamento nei comportamenti e nelle abitudini delle persone in occasione dei loro spostamenti, in particolare di quelli legati al traffico interno.

Il dato secondo cui il grado di occupazione media per veicolo in Ticino, nel tragitto casa - posto di lavoro, sia solo dell' 1.07 persone, ha una certa rilevanza, e soprattutto permette di sperare ed auspicare che in futuro questa percentuale possa crescere, permettendo così una riduzione del numero di veicoli in movimento.

Rapporto
Fino ad oggi, non si sono avuti riscontri di rilievo a seguito di campagne di sensibilizzazione e se qualche apprezzabile risultato è stato ottenuto a livello di privati e aziende, grazie a loro proprie iniziative, non si può dire la stessa cosa per gli Enti statali e para statali. A tal proposito è sconcertante che lo Stato non voglia adottare nei confronti dei propri dipendenti le medesime misure che auspica vengano adottate dai privati.

Concerne

UNA SOLUZIONE CONCORDATA?

A differenza di ciò che si afferma nel rapporto di maggioranza, non si può assolutamente dire che il principio della tassa, come inteso dal Consiglio di Stato, sia condiviso dalla maggior parte dei soggetti consultati. (Si veda a tal proposito le prese di posizione di Assea, AITI, Catef, DISTI).

Le aziende attive in Ticino sono preoccupate per l'evolversi della situazione del traffico. Sicuramente più traffico significa anche, per le stesse, più costi e più spreco di risorse. Le stesse aziende, dal canto loro, vorrebbero essere maggiormente coinvolte nella ricerca di soluzioni condivise. Di principio non sono contrarie alle soluzioni proposte dal Consiglio di Stato, a patto che le stesse, da un lato, siano condivise e dall'altro che il Consiglio di Stato sia in grado di dimostrarne la legalità, come pure, che sia in grado di dimostrare la loro reale efficacia.

Per quanto riguarda la condivisione, non si può certo dire che il Dipartimento del Territorio abbia coinvolto più di quel tanto le associazioni, anzi, l'impressione è stata che il tutto fosse già stato confezionato in scatola chiusa ed alle associazioni si è inviato il pacchetto in visione, senza possibilità di una vera discussione sulle misure proposte.

Per quanto riguarda la legalità delle misure proposte vi rimando ad uno dei prossimi punti, mentre a proposito dell'efficacia della proposta in discussione, la nuova Tassa di Collegamento, sorgono molti dubbi:

La tassa così come concepita ha secondo noi quale unico scopo quello di portare nelle casse del Cantone 18 Mio. Il Dipartimento, chiamato alla cassa per risollevare la difficile situazione finanziaria del Cantone, ha tolto questa proposta dal cilindro come il più abile degli illusionisti, senza avere nemmeno la pretesa di andare realmente a risolvere i veri problemi del troppo traffico e dell'inadeguatezza dei trasporti pubblici.

Per darle ancor maggior peso ed enfatizzarne i risvolti, la stessa è presentata legata a doppio nodo al preventivo, riconoscendole come sola e presunta qualità (un inutile spauracchio) quella di fare da freno per non cadere nel baratro dell'aumento del moltiplicatore cantonale. Ma le finanze cantonali dobbiamo risanarle ancora una volta e soprattutto unicamente con l'aggiunta di nuove tasse? Sicuramente no.

Anzi, tale modo di procedere è pericoloso e ancora una volta dimostra come lo Stato non sia stato capace di eseguire correttamente i propri compiti che in fondo erano complessi forse sì, ma anche molto lineari: riassetare le finanze del Cantone con una vera riorganizzazione dei compiti dello Stato. Non con palliativi e con uscite di sicurezza larghi come un'autostrada appellandosi al solo aumento delle entrate.

Con questo messaggio, si è volutamente anticipata la discussione sul preventivo 2016.

Appare quantomeno paradossale, che le finanze del Cantone, le quali navigano da anni in acque torbide e fetide, debbano essere "salvate" da una misura contestata aspramente e soprattutto traballante nella sua valenza giuridica.

Non c'erano altre misure più urgenti da inserire? Probabilmente sì, ma come spesso già accaduto negli scorsi anni, non le si sono volute applicare.

IMPATTO FINANZIARIO E CONSEGUENZE

Rapporto

Secondo le stime del Dipartimento del territorio, questa nuova tassa dovrebbe procurare un'entrata di 18 mio. Ma quest'entrata è un'entrata netta oppure lorda?

La stessa molto probabilmente è da considerare lorda. Gli scenari che potremmo avere sono i seguenti:

- qualora la stessa fosse pagata totalmente dai proprietari dei fondi assoggettati alla tassa, gli stessi avrebbero il diritto di dedurre fiscalmente l'importo pagato, sia che si tratti di persone fisiche o giuridiche. Come conseguenza, avremmo quindi una diminuzione di gettito. Il Consiglio di Stato, superficialmente, non ha eseguito un calcolo della possibile minor entrata;
- qualora invece la tassa venisse totalmente addebitata agli utenti dei parcheggi, per l'azienda si tratterebbe di un'operazione neutra, ma la tassa la pagherebbero tutti i cittadini residenti (70%) e solo in minor misura i frontalieri(30%).

Molto probabilmente, alla fine, avremo una situazione mista, dove una buona parte dei proprietari di centri commerciali non potranno scaricare la tassa sugli affittuari con dei contratti di locazione in essere e dovranno pagarla loro, deducendola poi fiscalmente, mentre che in altri casi, ad esempio nell'industria, il proprietario potrà addebitare al dipendente tale costo e recuperare ciò che ha pagato.

In tutti gli scenari ipotizzabili avremo però delle situazioni negative: Minor gettito per il Cantone, oppure maggiori costi per i residenti; Oltre a ciò anche la certezza che il problema viario non sarà per nulla risolto.

L'impatto finanziario che questa nuova tassa dovrebbe procurare, risulterà, di fatto, inferiore al previsto, ma le conseguenze negative vis à vis del mondo economico e dei cittadini residenti sicuramente superiori all'auspicato.

QUESTIONI GIURIDICHE APERTE LEGATE ALL'INTRODUZIONE DELLA TASSA DI COLLEGAMENTO

È utile ricordare che l'introduzione della tassa di collegamento era stata inizialmente proposta dal Consiglio di Stato nel pacchetto di misure previste nel messaggio n. 6987 del 23 settembre 2014 sul preventivo 2015. La misura, sommariamente tratteggiata nel messaggio sul preventivo, era stata respinta dalla maggioranza del Parlamento, il quale aveva avallato il principio secondo il quale chi genera importanti correnti di traffico è tenuto a contribuire al finanziamento dell'offerta di trasporto pubblico, ma aveva invitato il Governo ad approfondire il dossier, attraverso l'elaborazione di un apposito messaggio. Al Consiglio di Stato era stato chiesto :

- di esaminare la possibilità di ripristinare la tassa originale prevista nella LTP del 1994,
- di affrontare nel dettaglio tutti gli aspetti giuridici, economici e ambientali connessi con la misura.

Viste le premesse, sorprende il fatto che, nel corposo messaggio n. 7139, alla sostenibilità giuridica della proposta di nuovo tributo non sia stato dedicato un apposito capitolo, ma unicamente pochi paragrafi, oltretutto limitati a considerazioni generali.

Nel corso dell'audizione del Direttore del Dipartimento del territorio, alla Commissione è stato indicato che il prelievo della vecchia tassa prevista dalla LTP del 1994, era sostanzialmente impraticabile e che, a livello nazionale, nessun altro Cantone prevedeva il prelievo di un tributo analogo alla tassa di collegamento, ma che comunque gli approfondimenti giuridici interni all'amministrazione cantonale avevano confermato la piena legalità della stessa.

Rapporto

I rappresentanti del mondo economico, nel corso della loro audizione, hanno invece voluto specificare la Commissione, che non solo nei Cantoni di San Gallo e Lucerna vengono attualmente prelevate delle tasse causali analoghe a quella prevista nella LTP del 1994, ma addirittura, che l'adozione di un'imposta analoga alla tassa di collegamento qui in discussione, era stata inizialmente proposta nel Cantone san Gallo e poi abbandonata perché, dopo un riesame giuridico interno, era stata ritenuta insostenibile.

Secondo il referto in questione, il tributo proposto non è tecnicamente una tassa (essendo il suo pagamento dovuto indipendentemente dall'esistenza di una prestazione concreta dello Stato a favore del privato astretto al pagamento), bensì, un'imposta di attribuzione dei costi, che tuttavia, così come concepita non rispetta i principi costituzionali cui è soggetta l'imposizione fiscale nel nostro paese. In particolare i principi della generalità dell'imposizione fiscale (secondo cui tutti devono pagare le imposte) e il principio dell'imposizione secondo la capacità contributiva (secondo cui contribuenti, che si trovano in situazioni economiche diverse, devono essere chiamati a sopportare carichi fiscali diversi e commisurati alle loro possibilità economiche, mentre contribuenti che si trovano in situazione economiche simili tra loro, devono essere chiamati a sopportare un carico fiscale analogo).

Il prelievo di un'imposta di attribuzione dei costi è subordinato al rispetto di alcune condizioni particolari, poiché con un'imposta di questo tipo lo Stato procede a porre in capo ad un determinato gruppo di persone e non all'insieme di tutti i contribuenti, l'onere di farsi carico di determinate spese.

Un'imposta di questo tipo può quindi in particolare essere prelevata unicamente a condizione che:

- possa essere provata l'esistenza di un rapporto particolarmente stretto tra la cerchia di persone obbligata al pagamento dell'imposta e le spese che l'ente pubblico auspica di finanziare con il prelievo dell'imposta;
- sia possibile procedere alla definizione di criteri oggettivi, ragionevoli e sostenibili, per determinare l'assoggettamento piuttosto che l'esenzione dall'obbligo contributivo.

Se ad alcuni privati deve essere imposto l'onere di contribuire al finanziamento del trasporto pubblico in misura maggiore rispetto al resto dei contribuenti, è indispensabile che sussista una giustificazione particolare e qualificata. Non può essere validamente affermato, che i proprietari di fondi, sui quali sono ubicati 50 o più posteggi, beneficino in maniera particolare del servizio di trasporto pubblico (ovvero le spese che Il Consiglio di Stato propone di porre a loro carico), per rapporto al resto della collettività e nemmeno l'utilizzo del numero di posteggi per determinare nel contempo sia l'assoggettamento, che l'ammontare dell'imposta, può essere ritenuto un sistema difendibile. Analoghe motivazioni, avevano portato il Governo del Canton San Gallo a ritirare la proposta di procedere all'introduzione di un'imposta di attribuzione dei costi praticamente identica a quella qui in questione.

Il Consiglio di Stato non ha smentito puntualmente tali censure, ma si è unicamente limitato a contestare genericamente le tesi, sostenute dalle associazioni economiche, sviluppando invece considerazioni di carattere generale.

Riteniamo che in simili evenienze, vada per forza ritenuta l'esistenza di serissimi dubbi circa l'effettiva legalità della tassa di collegamento proposta. Dubbi che avrebbero dovuto richiamare l'esigenza di procedere ad ulteriori approfondimenti legali, che invece, per mere esigenze di equilibrio dei conti preventivi del 2016, e nel timore di veder scattare il meccanismo del moltiplicatore cantonale, non sono stati fatti, con la speranza che tale tassa possa reggere ad eventuali contestazioni in sede giudiziaria.

Rapporto È un modo di procedere preoccupante, considerato che, con quasi un anno di tempo a disposizione il Governo non è stato in grado di presentare un apprendimento giuridico completo, in grado di spiegare se e perché la tassa di collegamento possa effettivamente essere ritenuta sostenibile.

numero

data

Dipartimento

CONCLUSIONE

La questione paradossale è quella che la pressione esercitata per fare in modo di approvare il nuovo balzello porterà sì ad inserire nel preventivo un nuovo gettito di 18 Mio, ma si tratterà di un importo che quasi certamente non verrà incassato e non figurerà nel consuntivo 2016, se il referendum (già prospettato) dovesse essere lanciato e se la tassa di collegamento sarà impugnata in sede giudiziaria.

Con questo rapporto non si vuole quindi opporsi ad ogni costo ad un giusto ed equo finanziamento dei trasporti pubblici.

Tale esercizio non deve essere però svolto nei modi e nei tempi prospettati dal messaggio e dal rapporto di maggioranza, ma deve essere svolto e condiviso nella piena collaborazione con tutte le parti coinvolte.

* * * * *

Chiediamo pertanto che la maggioranza del Gran Consiglio voti NO al messaggio del Consiglio di Stato e al rapporto di maggioranza.

Per la minoranza 2 della Commissione gestione e finanze:

Gabriele Pinoja, relatore