

INTERPELLANZA

A difesa del trasporto pubblico: il finanziamento è davvero garantito?

del 21 aprile 2016

Premessa

Il Partito Popolare Democratico (PPD) ha sempre sostenuto il finanziamento del trasporto pubblico in Ticino, votando in modo compatto tutti i crediti che sono stati sottoposti al Gran Consiglio.

Il 18 aprile 2016 il PPD, per la prima volta, ha votato contro un credito in materia di trasporto pubblico, quello relativo al quadriennio 2016-2019.

Il voto contrario del PPD non è stato un voto contro il trasporto pubblico, ma **è stato un voto contro la proposta** della Commissione della Gestione – così richiesta dal Consiglio di Stato – **di ridurre di 54 milioni di franchi** (da 226,8 a 172,8 milioni di franchi) **la quota netta a carico del Cantone**, “scommettendo” sugli introiti della tassa di collegamento.

La tassa di collegamento, però, non è ancora entrata in vigore e potrebbe rivelarsi inferiore a quanto preventivato.

Il PPD ritiene che il trasporto pubblico in Ticino debba essere garantito senza se e senza ma, tanto più che il voto sulla tassa di collegamento non è un voto a favore o contro il trasporto pubblico.

Per questo motivo è importante che la cittadinanza, prima di ricevere il materiale di voto, sia informata in merito all'approccio che il Consiglio di Stato intende adottare in caso di bocciatura della tassa di collegamento e, più in generale, nel caso in cui l'introito della tassa di collegamento dovesse rivelarsi inferiore a quello preventivato (18'000'000 di franchi l'anno).

Questo è lo spirito della presente interpellanza, che prende spunto dalle seguenti circostanze.

1. La riduzione della quota del Cantone nel finanziamento del trasporto pubblico

Nella sua seduta del 18 aprile 2016 il Gran Consiglio ha votato il Rapporto della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio n. 7140 del 4 novembre 2015 concernente la *“richiesta di stanziamento di un credito quadro di 290.4 milioni di franchi [...] per il finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico per il quadriennio 2016-2019”*.

L'art. 1 cpv. 1 del decreto legislativo allegato al Messaggio del Consiglio di Stato prevedeva che: *“è stanziato un credito quadro di 290,4 milioni di franchi, di cui 226,8 milioni quale quota netta a carico del Cantone e 63,6 milioni quale quota a carico dei Comuni, destinato al finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico nel Cantone Ticino per il periodo 2016-2019”*.

L'art. 1 cpv. 1 del decreto legislativo allegato al Rapporto della Commissione della Gestione del 5 aprile 2016 prevede invece che: *“è stanziato un credito quadro di 290,4 milioni di franchi, di cui 172,8 milioni quale quota netta a carico del Cantone, 54,0 milioni quale entrata della tassa di collegamento e 63,6 milioni quale quota a carico dei Comuni, destinato al finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico nel Cantone Ticino per il periodo 2016-2019”*.

Nel Rapporto si legge che tale modifica è stata adottata su richiesta del Consiglio di Stato, il quale, “con lettera del 3 febbraio 2016 ha indicato di voler modificare il credito quadro richiesto per il finanziamento del trasporto pubblico. Questa volontà trae la sua origine dall’approvazione da parte del parlamento della tassa di collegamento che, conformemente alle disposizioni di legge, deve essere utilizzata per il finanziamento di prestazioni di trasporto pubblico, o ivi correlate, e non a copertura di spese generali. Il messaggio in oggetto riguardante il credito quadro del trasporto pubblico, licenziato contestualmente a quello che proponeva le normative inerenti l’applicazione della tassa di collegamento, non poteva contenere ancora le stime riguardanti gli introiti derivanti da quest’ultima in quanto non era ancora definito se e con quali modalità il parlamento ne avrebbe approvato l’entrata in vigore”.

La richiesta del Consiglio di Stato ha lasciato (e lascia) a dir poco perplessi.

È bene ricordare che il Rapporto della Commissione della gestione e delle finanze sul Messaggio n. 7139 del 4 novembre 2015 concernente la tassa di collegamento è stato approvato dal Gran Consiglio il 14 dicembre 2015, ovvero quasi due mesi prima della lettera 3 febbraio 2016.

Va pure rilevato che il Messaggio n. 7139 (tassa di collegamento) e il Messaggio n. 7140 (trasporto pubblico) sono stati presentati il medesimo giorno: il 4 novembre 2015; è quindi perlomeno curioso che il Consiglio di Stato non abbia perlomeno evocato la possibilità che la tassa di collegamento avesse per effetto di ridurre la quota netta a carico del Cantone.

È invece certamente una pura coincidenza che la lettera del Consiglio di Stato sia arrivata appena 5 giorni dopo la consegna delle firme di 24'016 cittadine e cittadini contrari alla tassa di collegamento, avvenuta a Bellinzona il 29 gennaio 2016.

Sia quel che sia, occorre riconoscere che con l’approvazione del Rapporto della Commissione della Gestione, la quota netta del Cantone al finanziamento del trasporto pubblico è stata decurtata di 54 milioni di franchi.

2. Gli “ammortizzatori” del Decreto legislativo 5 aprile 2016

La Commissione della Gestione ha accolto la richiesta contenuta nella lettera 3 febbraio 2016 del Consiglio di Stato, ma nel Rapporto ha pure precisato, su insistenza dei deputati del PPD appoggiati dal PS, che la “riduzione del credito quadro cantonale a sostegno del trasporto pubblico, non è da intendersi direttamente quale scelta politica nella riduzione dell’offerta. Detto in altri termini dovesse verificarsi un rifiuto popolare della tassa di collegamento la CGF entro il 31 ottobre 2016 attende dal Governo un messaggio aggiuntivo in merito. Le misure compensatorie devono essere identificate all’interno del Dipartimento del territorio”.

Il Decreto legislativo 5 aprile 2016 concordato in Commissione e firmato senza riserve da tutti i gruppi prevede i seguenti “ammortizzatori”.

1. “Qualora dovesse venir meno l’introito derivante dalla tassa di collegamento il Consiglio di Stato elabora un messaggio aggiuntivo entro il 31 ottobre 2016, riguardante misure compensatorie che devono essere identificate all’interno del Dipartimento del territorio” (art. 1 cpv. 4).
2. “L’approvazione del presente decreto non è da intendersi come una volontà di riduzione automatica delle prestazioni di trasporto pubblico in caso di bocciatura della tassa di collegamento” (art. 1 cpv. 5).

È bene rilevare come il Decreto legislativo, così come formulato (e approvato dal Gran Consiglio), non escluda la possibilità di ridurre le prestazioni di trasporto pubblico (specifica solo che tale riduzione non sarebbe “*automatica*”), ne specifica cosa si intenda con “*misure compensatorie*” (riduzioni di spesa in altri settori, aumento delle tariffe, introduzione di nuove tasse/imposte?).

3. I dubbi del Consiglio di Stato e di alcuni deputati

Durante il dibattito in aula il deputato Michele Guerra, intervenuto a nome del Gruppo della Lega, ha espresso forti dubbi sulla possibilità di tradurre in realtà quanto stabilito nel Decreto legge.

Il Consigliere di Stato Claudio Zali, capo del Dipartimento del territorio, ha pure formulato delle riserve sull’attuabilità del Decreto legge.

In un documentato articolo apparso su www.ticinonews.ch, Massimiliano Robbiani sostiene, cifre alla mano, che è impossibile che il Dipartimento del Territorio individui delle misure di compensazione interne, come invece previsto dal Decreto legge, votato dalla maggioranza del Gran Consiglio (compreso lo stesso Robbiani e tutto il Gruppo della Lega dei Ticinesi).

Secondo Massimiliano Robbiani il DT, a fronte di una spesa corrente di 280 milioni di franchi, non può ragionevolmente contrarre le proprie uscite di 54 milioni di franchi.

Il Decreto legge votato dal Gran Consiglio rischia quindi di diventare delle grida spagnola di manzoniana memoria.

4. I dubbi del Partito Popolare Democratico

Il Gruppo PPD, in assenza di garanzie certe in merito al finanziamento del trasporto pubblico, ha votato contro il Rapporto della Commissione della gestione e delle finanze.

Il Gruppo PPD ritiene che il trasporto pubblico in Ticino necessiti dei 290 milioni di franchi previsti dal Messaggio del Consiglio di Stato e non possa essere messo a repentaglio dall’eventuale bocciatura popolare della cosiddetta tassa di collegamento, oppure da altre circostanze che annullino o riducano gli introiti di tale tassa.

L’articolo pubblicato da Massimiliano Robbiani conferma quanto precede, lasciando intendere in particolare che la bocciatura della tassa di collegamento potrebbe mettere a repentaglio il mantenimento del trasporto pubblico, specialmente nelle Valli.

Le considerazioni espresse da Massimiliano Robbiani – ma pure da Claudio Zali e da Michele Guerra – non fanno che confermare i timori espressi in aula dal PPD: **il finanziamento del trasporto pubblico in Ticino non è attualmente garantito.**

5. Il voto del 5 giugno 2016

Il 5 giugno 2016 il popolo ticinese sarà chiamato ad esprimersi sulla tassa di collegamento.

Il Consigliere di Stato Claudio Zali ha invitato il Gran Consiglio a non affrontare la votazione con uno “*spirito da perdenti*”, ma di fare il possibile affinché la tassa di collegamento sia accettata in votazione popolare.

Il proposito espresso dal Consigliere di Stato è certamente comprensibile e ciascuno farà la sua parte, ma il popolo ticinese ha il diritto costituzionale di potersi esprimere con piena cognizione di causa sulla tassa di collegamento.

È quindi necessario che il popolo ticinese venga informato su quale sarà l'approccio del Consiglio di Stato in materia di finanziamento del trasporto pubblico in caso di bocciatura della tassa di collegamento.

Come indicato in precedenza, il Decreto legislativo 5 aprile 2016 prevede che l'eventuale ammanco di 54 milioni di franchi venga compensato da *"misure [...] che devono essere identificate all'interno del Dipartimento del territorio"* (art. 1 cpv. 4), senza che vi sia una *"riduzione automatica delle prestazioni di trasporto pubblico"* (art. 1 cpv. 5); le dichiarazioni del Consigliere di Stato Claudio Zali e di alcuni deputati che hanno votato il Decreto legislativo lasciano tuttavia intendere che quanto stabilito nel Decreto legislativo non potrebbe essere attuato.

In questo senso, i sottoscritti deputati in rappresentanza del Gruppo PPD chiedono al Consiglio di Stato di prendere pubblicamente posizione prima della votazione del 5 giugno 2016 e di indicare se quanto prevede il Decreto legislativo 5 aprile 2016 è considerato attuabile e, se del caso, in che modo.

In particolare si chiede che il Consiglio di Stato indichi alla popolazione se la bocciatura della tassa di collegamento avrà per conseguenza: 1. la soppressione di tratte di trasporto pubblico, 2. l'aumento delle tariffe, 3. l'introduzione di nuove tasse o imposte.

Il Decreto legislativo 5 aprile 2016 prevede che il Consiglio di Stato si esprima in proposito con un Messaggio entro il 31 ottobre 2016; è tuttavia impensabile che la cittadinanza sia chiamata ad esprimersi su un tema di questa rilevanza senza alcuna indicazione sulle conseguenze del suo voto.

6. Ulteriori incognite per il finanziamento del trasporto pubblico in Ticino

Occorre inoltre considerare che il voto popolare non è l'unico scoglio che dovrà affrontare la tassa di collegamento; anche in caso di approvazione popolare non è escluso che qualcuno interponga un ricorso al Tribunale federale.

La situazione che si è verificata con l'amnistia fiscale cantonale (accolta in votazione popolare, ma poi annullata dal Tribunale federale) deve servire da monito.

Occorre infine considerare che l'introito annuale di 18 milioni di franchi attribuito alla tassa di collegamento è il frutto di una stima di *"ca. 15'000 posti auto assoggettati come posteggi per il personale e ca. 14'000 come posteggi per i clienti"*.

Questa stima risulta da *"un censimento parziale dei posteggi basandosi in parte su conteggi in loco e in parte su valutazioni a partire da altre fonti (ortofoto, ecc.)"*.

L'obiettivo della strategia per una mobilità sostenibile avviata dal Consiglio di Stato nel 2014, nella quale rientra la tassa di collegamento, è *"ridurre il traffico veicolare negli orari di punta"* anche grazie a *"una politica coerente in materia di posteggi"*.

Se la tassa di collegamento "funzionerà" – cioè se saranno soppressi dei posteggi – gli introiti diminuiranno di conseguenza, con l'effetto paradossale di mettere a rischio il finanziamento del trasporto pubblico.

Considerato che queste ipotesi non sono contemplate dal Decreto legislativo del 5 aprile 2016 – che prevede unicamente l'ipotesi di bocciatura popolare della tassa di collegamento – è quindi fondamentale avere delle garanzie in merito al finanziamento del trasporto pubblico nel caso in cui la tassa di collegamento dovesse generare introiti inferiori a quelli preventivati.

Considerata l'imminenza della distribuzione del materiale di voto, è doveroso rammentare che secondo l'art. 97 cpv. 4 della Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato (LGC) se l'interpellanza è presentata almeno 10 giorni prima della seduta di Gran Consiglio il Consiglio di Stato è tenuto a rispondere nella seduta stessa.

I sottoscritti interpellanti chiedono quindi che la presente interpellanza sia evasa durante la seduta del 9 maggio 2016.

Ciò premesso, interroghiamo il Consiglio di Stato come segue.

1. Il Consiglio di Stato, prima che le schede di voto siano distribuite, intende informare la cittadinanza ticinese in merito all'approccio che intende adottare nel caso in cui dovesse essere respinta la tassa di collegamento in votazione il 5 giugno 2016, in particolare per quanto riguarda conseguenze di un'eventuale bocciatura sul finanziamento del trasporto pubblico?
2. Il Consiglio di Stato ritiene attuabile l'art. 1 cpv. 4 del Decreto legislativo 5 aprile 2016 allegato al Rapporto n. 7140, così formulato?
3. Il Consiglio di Stato ritiene che il Dipartimento del territorio possa effettuare contenimenti di costo nell'ordine di fr. 18'000'000.- annui sulla propria spesa corrente?
4. Il Consiglio di Stato come interpreta il concetto di "*misure compensatorie*" utilizzato all'art. 1 cpv. 4 del Decreto legislativo? Il Consiglio di Stato prende in considerazione di introdurre "*misure compensatorie*" che consistano in nuove entrate (tariffe, tasse, imposte) o nella riduzione delle prestazioni di trasporto pubblico?
5. Il Consiglio di Stato ha già ipotizzato delle misure compensatorie nel caso in cui la tassa di collegamento dovesse essere abrogata o sensibilmente modificata nell'ambito di un procedimento giudiziario? Se sì, quali?
6. A prescindere dall'esito del voto popolare e da eventuali ricorsi, il Consiglio di Stato ritiene possibile che gli introiti della tassa di collegamento siano inferiori a fr. 18'000'000.- annui?
7. Il Consiglio di Stato come intende garantire il finanziamento del trasporto pubblico nel caso in cui gli introiti della tassa di collegamento fossero inferiori a fr. 18'000'0000.- annui?

Fiorenzo Dadò e Giorgio Fonio
a nome del Gruppo PPD