

INIZIATIVA PARLAMENTARE

presentata nella forma elaborata da Sergio Morisoli e cofirmatari per la modifica della Legge sui trasporti pubblici (LTPub) del 6 dicembre 1994 (Abolizione della tassa di collegamento)

del 20 aprile 2020

Con la presente iniziativa si chiede di abolire la tassa di collegamento (TC).

Il Tribunale federale, che non ha certamente brillato per celerità, ha sentenziato che la tassa di collegamento è stata ritenuta valida dai giudici di Mon Repos. Abbiamo atteso da tempo e con pazienza il decorso della procedura giuridica, nel rispetto della divisione dei poteri e dei diritti dei cittadini. Ora il responso è arrivato: le modifiche di legge sono legali e la loro entrata in vigore legittima.

La sentenza, attesa e chiara, ci permette ora di far tornare la palla dal campo giuridico a quello politico. Nel nostro campo, possiamo usare gli strumenti che la nostra costituzione mette a disposizione per cambiare le leggi quando ci sembrano non adatte alle situazioni reali. Se è pur vero che il popolo in votazione popolare ha accettato a maggioranza e di misura (50,7%) la nuova tassa, dal 5 giugno 2016 a oggi ne sono cambiate di cose; per questa ragione tramite questa iniziativa elaborata riponiamo il problema al Governo e al Parlamento quanto alla necessità e alla pertinenza di mantenere e proseguire nell'applicazione delle modifiche di legge concernenti l'introduzione della Tassa di collegamento (TC).

Chiediamo che questa nuova imposizione sia immediatamente annullata e invitiamo tutti i partiti a voler collaborare per eliminare senza indugio questo balzello. Non è pensabile e neppure concepibile che i cittadini e lavoratori ticinesi, in difficoltà economiche, in lavoro precario, con il futuro incerto e ora anche colpiti duramente dall'emergenza Coronavirus, debbano sobbarcarsi nuovi oneri finanziari. La tassa di collegamento colpisce infatti primariamente i lavoratori residenti del nostro Cantone e solo parzialmente i lavoratori frontalieri a cui, in prima battuta, si voleva far credere che fosse destinata. Non da ultimo occorre alleviare anche alle aziende un onere, laddove è assunto dal datore di lavoro, che crea divergenze e disuguaglianze di trattamento quanto al modo di applicarlo. A maggior ragione perché laddove negli anni è già stata prelevata non ha prodotto benefici tangibili per il traffico. Gli accantonamenti che sono stati effettuati fino ad oggi devono inoltre essere liberati; in un momento dove la liquidità delle famiglie è sotto pressione questa misura non è solo benvenuta ma anche doverosa.

Già a suo tempo, era il 16 ottobre del 2018, i colleghi Cleto Ferrari e Gabriele Pinoja avevano presentato le motivazioni con una iniziativa generica (poi stralciata, in attesa del decorso giuridico), per l'abolizione delle modifiche della TC. Oggi come allora valgono interamente le motivazioni che qui di seguito riportiamo; soprattutto perché dalla votazione popolare del 5 giugno 2016, e a ormai 3 anni e mezzo dai ricorsi la situazione non si è certo migliorata.

Il costo della vita nel nostro Cantone è parecchio elevato e non è il momento di rincarlo ulteriormente. Con l'approvazione della TC il costo generale di tutti i tipi di posteggi è in crescita e questa dinamica va fermata al più presto in quanto erode ulteriormente il potere d'acquisto dei Ticinesi. Il livello salariale dei nostri abitanti è il più basso della svizzera. Il ceto medio non ha margini di manovra nel dedurre o farsi finanziare queste tasse che incidono in modo netto sul reddito disponibile.

L'approccio nei confronti della mobilità motorizzata privata è eccessivamente dirigista e vessatorio. In Ticino la presenza di abitazione diffuse comporta anche un'esigenza di mobilità

privata per lavoro. Gli insediamenti in Ticino sono caratterizzati dalla presenza di abitazioni e centri aziendali diffusi su tutto il territorio. Questa edificazione sparpagliata e disordinata, avvallata in passato dal Cantone, è una delle cause di un numero elevato di auto e dell'elevato costo della mobilità pubblica. Questi aspetti vanno tenuti in seria considerazione nell'impostazione della mobilità e non sottovalutati.

Nell'ultimo decennio abbiamo assistito ad una crescita importante del parco veicoli. Questa crescita è dovuta in gran parte al fatto che nella coppia, entrambi gli adulti sono nella necessità di lavorare. Questo tipo di mobilità è di necessità e non di svago. Non si tratta di abitudini o frivolezze bensì di necessità. Il mezzo pubblico può fare poco per questo tipo di mobilità soprattutto se nel nucleo familiare vi sono anche bambini che bisogna portare o recuperare prima e dopo il lavoro, anziani da accudire e persone sole e magari in località periferiche da assistere. La TC è univoca, non fa distinzioni e non lascia spazi a vere eccezioni.

Il problema del traffico, dell'inquinamento e della salute, certamente esistenti sono da affrontare seriamente; vanno risolti con politiche premianti e incentivanti e educative; non con il classico e superato principio punitivo (solo per certi) di "chi inquina paga"; che significa poi che chi ha i soldi può continuare ad inquinare e chi ha meno mezzi continuare a dover fare sacrifici per spostarsi.

In conclusione, proponiamo tramite questa iniziativa parlamentare elaborata l'abrogazione degli articoli della Legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 che introduce e regolano la TC.

Legge sui trasporti pubblici (LTPub) del 6 dicembre 1994

CAPITOLO IV - Tassa di collegamento: **abrogato**

Articolo 35: abrogato

CAPITOLO V

Articoli da 35a a 35t: abrogati

Norma transitoria: abrogata

Sergio Morisoli
Pamini - Pellegrini - Pinoja