

ANNO 2021/2022

Seduta XXX: lunedì 21 febbraio 2022 - serale

SOMMARIO

1. Mozione del 9 dicembre 2019 presentata da Angelica Lepori Sergi per l'MPS-POP-Indipendenti "Disoccupati a fine indennità: quale è la situazione in Ticino?" [5140](#)
 - [Mozione del 9 dicembre 2019](#)
 - [Messaggio del 26 agosto 2020 n. 7868](#)
 - [Rapporto del 30 novembre 2021 n. 7868 R; relatore: Marco Passalia](#)
2. Risposte a interpellanze [5142](#)
3. Stanziamento di un credito netto di 18 milioni di franchi e autorizzazione alla spesa di 20 milioni di franchi per il risanamento, ai sensi della Legge federale sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili (Legge sui disabili, LDis) del 13 dicembre 2002, delle fermate del trasporto pubblico su gomma prioritarie sull'intero territorio cantonale [5146](#)
 - [Messaggio del 20 ottobre 2021 n. 8073](#)
 - [Rapporto del 25 gennaio 2022 n. 8073 R; relatore: Matteo Quadranti](#)
4. Richiesta di un credito netto di 2 milioni di franchi e autorizzazione alla spesa di 3.4 milioni di franchi per il risanamento del sito contaminato n. 102a254, denominato "ex Caviezel", nel Comune di Bellinzona (fondi n. 1315, 1316, 1320, 2623, 2673, 2925 RFD Bellinzona) [5148](#)
 - [Messaggio del 7 luglio 2021 n. 8030](#)
 - [Rapporto del 3 febbraio 2022 n. 8030 R; relatore: Eolo Alberti](#)
5. • Mozione del 20 aprile 2020 presentata da Matteo Quadranti e Paolo Ortelli per il gruppo PLR "Tassa di collegamento. Le autorità cantonali confermino la rinuncia a esercitare il diritto di incasso retroattivo e decidano una moratoria per la sua entrata in vigore sino almeno al 1° gennaio 2025 alla luce di eventuali nuove esigenze di mobilità post COVID-19" [5151](#)
 - [Mozione del 20 aprile 2020](#)
 - [Messaggio del 19 agosto 2020 n. 7864](#)
- Mozione del 20 aprile 2020 presentata da Maurizio Agustoni e Fiorenzo Dadò per il gruppo PPD+GG "Tassa di collegamento: congelare l'applicazione" [5151](#)
 - [Mozione del 20 aprile 2020](#)
 - [Messaggio del 19 agosto 2020 n. 7865](#)

- Iniziativa parlamentare del 20 aprile 2020 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) [5151](#)
 - [Iniziativa parlamentare elaborata del 20 aprile 2020](#)
 - [Messaggio del 19 agosto 2020 n. 7866](#)
- Mozione del 23 giugno 2020 presentata da Simona Arigoni Zürcher e cofirmatari per l'MPS-POP-Indipendenti "Ti fregano la tassa di collegamento intascata indebitamente? Arrangiate, al Governo non interessa! Un atteggiamento che non può essere accettato!" [5151](#)
 - [Mozione del 23 giugno 2020](#)
 - [Messaggio del 24 febbraio 2021 n. 7967](#)
 - [Rapporto dell'11 gennaio 2022 n. 7864 R / 7865 R / 7866 R / 7967 R; relatrice: Anna Biscossa](#)
- 6. Chiusura della seduta e rinvio [5171](#)

PRESIDENZA: Nicola Pini, Presidente

Alle ore 17:05 il Presidente dichiara aperta la seduta; sono presenti 85 deputati.

Sono presenti le signore e i signori deputati:

Agustoni - Alberti - Arigoni Zürcher - Ay - Balli - Battaglioni - Berardi - Bertoli - Bignasca - Biscossa - Bourgoin - Buri - Buzzini - Caprara - Caroni - Caverzasio - Cedraschi - Censi - Corti - Crivelli Barella - Dadò - Durisch - Ermotti-Lepori - Ferrari - Filippini - Foletti - Forini - Franscella - Gaffuri - Galeazzi - Galusero - Garbani Nerini - Gardenghi - Garzoli - Gendotti - Genini - Ghisla - Ghisletta - Ghisolfi - Gianella Alessandra - Gianella Alex - Gnesa - Guerra - Guscio - Isabella - Jelmini - Käppeli - La Mantia - Lepori C. - Lepori D. - Lepori Sergi - Maderni - Merlo - Minotti - Morisoli - Mossi Nembrini - Noi - Ortelli M. - Ortelli P. - Pagani - Pamini - Passalia - Passardi - Pellegrini - Petrini - Piezzi - Pini - Pinoja - Polli - Pronzini - Pugno Ghirlanda - Quadranti - Riget - Ris - Schnellmann - Schoenenberger - Seitz - Sirica - Soldati - Speciali - Stephani - Tenconi - Terraneo - Tonini - Viscardi

Si sono scusati per l'assenza:

Aldi - Ferrara - Fonio - Imelli - Robbiani

1. MOZIONE DEL 9 DICEMBRE 2019 PRESENTATA DA ANGELICA LEPORI SERGI PER L'MPS-POP-INDIPENDENTI "DISOCCUPATI A FINE INDENNITÀ: QUALE È LA SITUAZIONE IN TICINO?"

Messaggio 26 agosto 2020 n. 7868

Ai sensi dell'art. 134 LGC, le deliberazioni parlamentari si svolgono nella forma della procedura scritta.

Conclusioni del rapporto della Commissione economia e lavoro: si chiede al Parlamento di considerare evasa la mozione.

È aperta la discussione.

LEPORI SERGI A., MOZIONANTE - Questa mozione è stata presentata nel 2019, a seguito di uno studio dell'Ufficio federale di statistica (UST) che metteva in evidenza le difficoltà a cui vanno incontro le persone disoccupate che terminano il diritto alle indennità di disoccupazione. Lo studio sottolineava come i disoccupati che esauriscono le indennità riescano sì a ritrovare lavoro, ma dovendo accettare salari nettamente inferiori e forme di lavoro più flessibili e precarie, con tassi di occupazione più bassi. Una situazione che, per il Ticino, potrebbe essere ancora più grave che a livello nazionale, viste le difficoltà in cui si trova il mercato del lavoro. La crisi sanitaria rischia inoltre di avere un impatto ancora più serio su questa fascia di popolazione, in particolare per le persone al di sopra dei 55 anni e per le donne, che rischiano di avere ancora maggiori difficoltà di reinserimento. Di fronte a questa situazione la nostra richiesta era relativamente semplice: per capire come agire e come intervenire, si tratta di dotarsi di strumenti conoscitivi che siano in grado di descrivere realmente quanto accade, al di là delle dichiarazioni del Governo su una presunta ripresa economica e sul rilancio economico, con descrizioni fuorvianti della realtà. A quanto pare né il Governo né la Commissione economia e lavoro (il cui rapporto, come ormai tradizione quando si tratta di nostre mozioni, riprende "a pappagallo" il messaggio governativo) hanno interesse a fare questo lavoro di analisi e di conoscenza, adducendo giustificazioni piuttosto scandalose: citando il messaggio governativo, *«Per realizzare un tale studio sarebbe quindi necessario costruire una base dati specifica. Un progetto di questo tipo rappresenterebbe dunque un investimento importante di risorse, il cui valore aggiunto in termini conoscitivi [...] non giustifica un tale investimento»*.

Non sappiamo né quanto oneroso sarebbe né sulla base di quali criteri si arrivi già a concludere che non porterebbe a nulla. Stupisce ma non molto, ammesso e non concesso che riprodurre lo studio federale così com'è sia troppo oneroso, che non si sia pensato ad altre modalità o soluzioni per studiare una questione che, a detta di tutti, è comunque importante e da approfondire. L'esistenza del gruppo di monitoraggio sul mercato del lavoro non può sostituire la necessità di avere una conoscenza scientifica basata su dati raccolti sul terreno. Ancora una volta si preferisce quindi non chinarsi seriamente sui problemi e non permettere che il dibattito pubblico si fondi su una conoscenza approfondita di quanto succede. In questo modo si può continuare a pensare che tutto vada bene, nascondendo i problemi sotto il tappeto della non conoscenza, pratica che però può essere molto pericolosa.

MERLO T. - Chiaramente non voterò il rapporto e sosterrò la mozione della collega Lepori Sergi. Non è chiaro perché sia così difficile avere questi dati: in tal senso, qualche completamento da parte del relatore sarebbe utile.

DURISCH I. - Vorrei chiedere ai Consiglieri di Stato se hanno valutato i costi ipotetici di dare un mandato all'UST per aumentare il numero di rilevazioni in Ticino, così da raggiungere quanto richiesto dalla mozione. Personalmente, non voterò il rapporto.

VITTA C., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DELLE FINANZE E DELL'ECONOMIA - Al momento non sono in grado di dire quanto potrebbe costare. In ogni caso, come indicato nel rapporto commissionale e nel messaggio governativo, i costi e i benefici sono sproporzionati in rapporto alla richiesta formulata. Se del caso, possiamo verificare con l'UST se questa è una prestazione che possono fornire a pagamento.

La discussione è dichiarata chiusa.

Messe ai voti, le conclusioni del rapporto commissionale sono accolte con 51 voti favorevoli, 16 contrari e 1 astensione. La mozione è pertanto considerata evasa.

Dettaglio della votazione (art. 146 cpv. 7 LGC)

Si pronunciano a favore:

Agustoni M. - Alberti E. - Ay M. - Battaglioni F. - Berardi G. - Bertoli M. - Bignasca B. - Buzzini B. - Caroni P. - Caverzasio D. - Cedraschi A. - Crivelli Barella C. - Dadò F. - Ermotti-Lepori M. - Ferrari L. - Filippini L. - Franscella C. - Gaffuri S. - Galeazzi T. - Galusero G. - Gardenghi C. - Garzoli G. - Genini S. - Ghisla A. - Ghisolfi N. - Gianella Alessandra - Gianella Alex - Gnesa A. - Guscio L. - Isabella C. - Jelmini L. - C. - Minotti M. - Morisoli S. - Noi M. - Ortelli M. - Ortelli P. - Pamini P. - Passardi R. - Pellegrini E. - Petrini E. - Piezzi A. - Pinoja D. - Polli M. - Ris M. - Schnellmann F. - Schoenenberger N. - Seitz G. - Soldati R. - Tenconi D. - Terraneo O.

Si pronunciano contro:

Arigoni Zürcher S. - Biscossa A. - Buri S. - Corti N. - Durisch I. - Forini D. - Ghisletta R. - La Mantia L. - Lepori D. - Lepori Sergi A. - Merlo T. - Mossi Nembrini M. - Pronzini M. - Pugno Ghirlanda D. - Riget L. - Sirica F.

Si astengono:

Lepori C.

2. RISPOSTE A INTERPELLANZE

Nuove Officine FFS a Castione, che il cerchio si chiuda sostenendo al meglio le ricadute sull'economia locale anche per la fase edificatoria

Risposta all'interpellanza presentata il 21 gennaio 2022 da Paolo Ortelli e cofirmatari

ORTELLI P. - Sappiamo tutti che sia il Cantone sia la regione e la città di Bellinzona si sono spesi per quasi un decennio affinché le Officine di Bellinzona non fossero solo il passato e il presente ma anche e soprattutto il futuro, alla luce di ingenti investimenti quantificati di recente in 580 milioni di franchi, di cui 120 sostenuti dall'ente pubblico (in particolare dal Cantone e dalla città di Bellinzona). A fronte di questo importante e irripetibile investimento, auspicando che il cerchio si chiuda, ho voluto fare alcune semplici ma determinanti domande al Consiglio di Stato per capire se e come stia seguendo la situazione legata agli appalti che probabilmente si indirizzeranno – anche abbastanza comprensibilmente – verso un appalto totale. L'esperienza ci dice che, anche in una logica di legittima scelta, ci sono alternative da parte del privato per istituire la modalità di appalto. Recenti esempi ci indicano una delle strade percorribili: basti pensare al nuovo traforo di Airolo, dove tutta serie di opere collaterali e di appoggio sono state scorporate dall'appalto totale, con importanti ricadute per consorzi e ditte ticinesi. L'interpellanza vuole capire se il Governo ha il polso della situazione ed è in grado di darci indicazioni puntuali, dato che siamo in una delicata fase di scelte da parte delle FFS in merito a queste modalità. L'impegno – non solo finanziario – di questo territorio per mantenere l'insediamento delle FFS in Ticino meriterebbe che si possano trovare modalità di ricaduta per il settore edile, che dovrebbe poter beneficiare di questi importanti investimenti.

VITTA C., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DELLE FINANZE E DELL'ECONOMIA -

Rispondo alle domande punto per punto.

1. Il Consiglio di Stato è cosciente di questa problematica e della grande importanza di queste ricadute per il settore edile e dell'intera economia locale?

La realizzazione del nuovo stabile ferroviario di Arbedo-Castione è sicuramente un'occasione irripetibile non solo per la regione ma per tutto il Cantone, dato che garantirà un numero elevato di posti di lavoro e un indotto economico molto importante, sia in fase di costruzione sia durante la futura attività dello stabilimento industriale. Il Consiglio di Stato è cosciente della complessità ma anche delle tempistiche molto ristrette di quest'opera, che dovrebbe entrare in esercizio già nel 2026: anche questo va tenuto in considerazione. Ciò premesso, possiamo confermare che stiamo agendo a tutti i livelli per favorire il coinvolgimento delle aziende locali, sempre nel rispetto delle competenze e delle scelte aziendali spettanti alle FFS.

2. Esistono già delle indicazioni generali verso il committente FFS, emerse nel corso del grande iter di accompagnamento e sostegno al progetto, che prevedano che lo stesso tenga in ragionevole considerazione questi aspetti?

Le autorità cantonali si stanno impegnando a sensibilizzare le FFS in favore del tessuto economico locale e nella direzione di quanto anticipato dal deputato Ortelli. Va in ogni caso

evidenziato come le decisioni spettino alle FFS, le quali sottostanno a loro volta alle norme di diritto federale in materia di appalti pubblici. In ogni caso, le aziende locali avranno la facoltà di partecipare ai relativi bandi di concorso.

3. *Tra autorità cantonale e FFS sono previsti incontri per affrontare il tema al fine di cercare di influenzare alcune scelte operative, anche alla luce dell'importante sostegno pubblico all'opera?*

I servizi cantonali sono in stretto contatto con le FFS e si svolgono regolarmente incontri a tutti i livelli che spaziano su vari temi d'interesse comune.

4. *Può il Consiglio di Stato garantire al Parlamento di attivarsi concretamente al fine che le FFS sviluppino un concetto – pensiamo in questo senso perlomeno per tutta una serie di opere e prestazioni accessorie – così che le stesse possano essere scorporate dal bando di concorso, favorendo pertanto la possibilità concreta di deliberare ad aziende locali di alcune parti d'opera?*

Si ribadisce quanto detto prima: il Consiglio di Stato e i servizi tecnici seguono da vicino il progetto. Allo stato attuale delle cose, pur consapevoli della complessità dell'operazione, si ritiene che l'economia locale potrà – e dovrà – trarre beneficio dalla presenza del futuro impianto industriale delle FFS, così come della riqualifica dell'attuale comparto in centro città. Per quanto riguarda il tema specifico dello scorporo, questa è una valutazione che si dovrà fare con l'azienda stessa; in questo senso, nelle discussioni potrà essere tenuto presente anche questo tema.

Soddisfatto l'interpellante, l'atto parlamentare è dichiarato evaso.

Divoora: intervenire contro condizioni di lavoro indegne e illegali

Risposta all'interpellanza presentata il 10 febbraio 2022 da Matteo Pronzini e cofirmatarie per l'MPS-POP-Indipendenti

L'interpellante si rimette al testo

VITTA C., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DELLE FINANZE E DELL'ECONOMIA - Rispondiamo al deputato Pronzini, ribadendo quanto peraltro già più volte indicato in relazione a interpellanze o interrogazioni che chiedevano informazioni su specifiche aziende o specifici casi, ovvero che non possiamo fornire informazioni di dettaglio a causa della protezione dei dati. Risponderò alle domande solo laddove è possibile dare informazioni.

1. *L'Ispettorato del lavoro, nelle sue funzioni d'organismo competente per l'applicazione della Legge sul lavoro ha proceduto a un controllo presso Divoora?*
a. *Se sì, le diverse infrazioni alla Legge sul lavoro e alla Legge sul salario minimo segnalate dai sindacati, sono state confermate?*
b. *L'Ispettorato del lavoro ha segnalato le fattispecie al Ministero pubblico?*

2. *Se no, perché non è ancora intervenuto? E non ritiene necessario, vista anche la rilevanza pubblica e la gravità delle situazioni denunciate, intervenire affinché questi controlli vengano fatti immediatamente?*

Il Consiglio di Stato non può rilasciare informazioni relative al caso specifico. Riteniamo comunque utile ricordare che, in generale, l'Ufficio dell'ispettorato del lavoro – organo d'esecuzione della Legge federale sul lavoro nell'industria, nell'artigianato e nel commercio [LL; RS 822.11] e della Legge sul salario minimo [RL 843.600] – dà seguito celermente a tutte le segnalazioni circostanziate che riceve. Quando sono riscontrate violazioni, l'Ufficio dà avvio alle procedure previste dai rispettivi quadri normativi.

3. *È a conoscenza se vi sono delle strutture pubbliche (cantionali o comunali) o finanziate dall'ente pubblico che usufruiscono delle prestazioni di Divoora?*
4. *Se sì, non ritiene il caso di esigere che queste strutture interrompano con effetto immediato le relazioni con Divoora?*

Considerata l'ampiezza della domanda, che non riguarda solo il livello cantonale, non ci è possibile fornire una risposta esaustiva. Rileviamo tuttavia che, da una prima verifica sommaria all'interno dell'Amministrazione cantonale, non sono state riscontrate richieste di prestazioni a tale società. Segnaliamo inoltre che, di principio, gli enti pubblici sottostanno alla Legge sulle commesse pubbliche [LCPubb, RL 730.100], la quale prevede procedure ben precise.

PRONZINI M. - Personalmente, mi vengono in mente le famose tre scimmiette: non vedo, non sento, non parlo. Senza voler difendere il collega Bignasca o la collega Aldi, quando in questo Gran Consiglio si è discusso dell'indegno comportamento di TiSin con alcune aziende del Mendrisiotto, i nomi di quest'ultime erano stati citati e non solo il Consiglio di Stato era intervenuto rispondendo all'interpellanza, ma c'era addirittura stata una discussione generale. Una delle domande alle quali il Consiglio di Stato non ha risposto riguarda il salario minimo: le organizzazioni sindacali rappresentative di questo Paese (OCST e UNIA) hanno segnalato che in questa azienda vi è personale pagato fr. 4.- all'ora. Questa sarebbe un'infrazione palese alla Legge sul salario minimo. Non so se sia effettivamente così, ma se lo dicono due organizzazioni sindacali rappresentative, usate e coinvolte anche dal Consiglio di Stato in caso di bisogno, bisognerebbe rispondere a questa situazione. C'è o non c'è, questa situazione? Se c'è, così come vi era stata una discussione generale in merito a TiSin e all'infausto contratto collettivo di lavoro (CCL) – possibile anche a causa dei vostri errori dato che avete permesso le deroghe, ma qui di deroghe non ce ne sono –, visto e considerato che bisogna discutere su questo tema, io credo sia corretto e coerente chiedere la discussione generale.

VITTA C., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DELLE FINANZE E DELL'ECONOMIA – Tengo a correggere il deputato Pronzini: il Consiglio di Stato non si è mai espresso sul caso specifico, nemmeno nelle vertenze che riguardavano il Mendrisiotto. In questo senso, abbiamo sempre fatto considerazioni di carattere generale sulla situazione. Per quanto concerne il secondo aspetto, lei fa parte di un sindacato, quindi se conosce le cose si

confronti col suo sindacato e poi valuti se rispettare o meno il segreto professionale in base a quanto le riferisce il suo sindacato. Da parte nostra, non ci esprimiamo su casi specifici.

Messa ai voti la richiesta di discussione generale, è respinta con 24 voti favorevoli, 43 contrari e 6 astensioni.

Insoddisfatto l'interpellante, l'atto parlamentare è dichiarato evaso.

Licenziamenti antisindacali presso DPD: urgente un intervento da parte del Governo cantonale!

Risposta all'interpellanza presentata il 10 febbraio 2022 da Matteo Pronzini e cofirmatarie per l'MPS-POP-Indipendenti

L'interpellante si rimette al testo.

VITTA C., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DELLE FINANZE E DELL'ECONOMIA - Non ripeto quanto detto in precedenza per quanto concerne la protezione dei dati. Anche in questo caso risponderò alle domande solo laddove è possibile dare informazioni.

1. *I licenziamenti presso DPD sono una lesione di un diritto – quello di appartenenza e attività sindacale – riconosciuto costituzionalmente: non ritiene di dover intervenire per fare in modo che tale diritto, così come altri diritti fondamentali, venga rispettato?*

Occorre innanzitutto osservare che la competenza di stabilire se la disdetta di un contratto di lavoro di diritto privato sia abusiva o meno spetta ai Tribunali civili e non al Governo cantonale. Inoltre, il diritto di far valere eventuali lesioni dei propri diritti fondamentali (come la libertà sindacale) spetta all'individuo. Analogamente, spetta al lavoratore – se del caso rappresentato da un sindacato – far valere le proprie rivendicazioni riguardanti la fine di un rapporto di lavoro. Lo stesso dicasi in merito a eventuali contestazioni derivanti dall'applicazione delle regole sulla rappresentanza dei lavoratori all'interno delle aziende. Come disposto dall'art. 15 cpv. 1 della Legge federale sull'informazione e la consultazione dei lavoratori nelle imprese [Legge sulla partecipazione; RS 822.14], «*Le controversie derivanti dall'applicazione della presente legge [...] sottostanno alla giurisdizione delle autorità competenti per statuire sulle controversie derivanti da rapporti di lavoro*»: queste, in Ticino, sono le preture civili. Anche in questo contesto sono legittimati ad agire in giustizia i datori di lavoro, i lavoratori e le loro associazioni, come stabilito dall'art. 15 cpv. 2 della legge in parola.

2. *Non ritiene di dover dare mandato all'Ispettorato del lavoro di intervenire per verificare se tale diritto sia stato teso in qualche modo e se i licenziamenti sono di fatto abusivi?*
3. *Non ritiene necessario chiedere all'Ispettorato del lavoro di verificare se le procedure relative alla rappresentanza dei lavoratori nell'azienda siano state rispettate (comitato di lavoratori e lavoratrici)?*

In merito all'eventuale carattere abusivo dei licenziamenti si rimanda a quanto sopra, così come per quanto concerne eventuali lesioni della Legge sulla partecipazione. Il foro è quello civile.

4. *Non ritiene necessario, vista la situazione, chiedere all'Ispettorato del lavoro di verificare se le condizioni di lavoro esistenti in DPD in Ticino sono conformi alle disposizioni di legge?*

L'Ufficio dell'ispettorato del lavoro, organo d'esecuzione della Legge federale sul lavoro nell'industria, nell'artigianato e nel commercio [LL; RS 822.11] e della Legge sul salario minimo [RL 843.600], dà seguito celermente a tutte le segnalazioni sufficientemente circostanziate che riceve istruendo gli aspetti di propria competenza, rispettivamente trasmettendo a eventuali altri enti quanto di loro spettanza.

Insoddisfatto l'interpellante, l'atto parlamentare è dichiarato evaso

3. **STANZIAMENTO DI UN CREDITO NETTO DI 18 MILIONI DI FRANCHI E AUTORIZZAZIONE ALLA SPESA DI 20 MILIONI DI FRANCHI PER IL RISANAMENTO, AI SENSI DELLA LEGGE FEDERALE SULL'ELIMINAZIONE DI SVANTAGGI NEI CONFRONTI DEI DISABILI (LEGGE SUI DISABILI, LDIS) DEL 13 DICEMBRE 2002, DELLE FERMATE DEL TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA PRIORITARIE SULL'INTERO TERRITORIO CANTONALE**

Messaggio del 20 ottobre 2021 n. 8073

Ai sensi dell'art. 134 LGC, le deliberazioni parlamentari si svolgono nella forma della procedura scritta.

Ai sensi dell'art. 5 cpv. 3 della Legge sulla gestione e sul controllo finanziario dello Stato, per l'approvazione del presente credito è richiesta la maggioranza assoluta dei membri del Gran Consiglio.

Conclusioni del rapporto della Commissione gestione e finanze: si invita il Gran Consiglio ad approvare l'entrata in materia e il decreto legislativo annesso al messaggio governativo.

È aperta la discussione di entrata in materia.

DURISCH I. - Durante la trattazione del messaggio abbiamo inserito alcuni elementi aggiuntivi. L'auspicio è che si aumenti il numero di fermate dei bus messe a norma con l'altezza corretta dei marciapiedi. Auspichiamo che il Dipartimento si cali su questa questione portando un ulteriore messaggio, in modo da arrivare al 50% e non al 25%. Con questa aggiunta, il gruppo PS voterà a favore del rapporto.

MOSSI NEMBRINI M. - Voterò a favore del rapporto, chiedendo però di allestire le fermate con segnalazioni adatte anche agli ipovedenti. Malgrado la legge dica che le più importanti devono essere dotate di tali segnalazioni orizzontali, in Ticino ve ne sono ancora troppo poche.

Inoltre, queste misure vanno a favore dei cittadini ticinesi ma anche dei turisti.

FORINI D. - Nel rapporto si auspica anche che l'altezza di 22 cm sia ritenuta prioritaria e che, nel caso si opti per la deroga a 16 cm, si possa far capo ai servizi di consulenza architettonica per handicap in misura di preavviso, in modo da evitare opposizioni o ricorsi che sono sempre spiacevoli e costosi per tutti. Voterò a favore di questo investimento.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 73 voti favorevoli e 1 astensione.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 72 voti favorevoli e 1 astensione.

Dettaglio della votazione (art. 146 cpv. 7 LGC)

Si pronunciano a favore:

Agustoni M. - Alberti E. - Arigoni Zürcher S. - Ay M. - Balli O. - Battaglioni F. - Berardi G. - Bertoli M. - Biscossa A. - Bourgoin S. - Buri S. - Buzzini B. - Caprara B. - Caroni P. - Caverzasio D. - Cedraschi A. - Corti N. - Crivelli Barella C. - Dadò F. - Durisch I. - Ermotti-Lepori M. - Ferrari L. - Filippini L. - Forini D. - Gaffuri S. - Galeazzi T. - Galusero G. - Garbani Nerini F. - Gardenghi C. - Garzoli G. - Genini S. - Ghisla A. - Ghisletta R. - Ghisolfi N. - Gianella Alessandra - Gianella Alex - Gnesa A. - Guerra M. - Guscio L. - Isabella C. - Jelmini L. - La Mantia L. - Lepori D. - Lepori C. - Lepori Sergi A. - Maderni C. - Merlo T. - Minotti M. - Morisoli S. - Mossi Nembrini M. - Noi M. - Ortelli M. - Ortelli P. - Pagani L. - Passardi R. - Pellegrini E. - Petrini E. - Piezzi A. - Pinoja D. - Polli M. - Pronzini M. - Pugno Ghirlanda D. - Quadranti M. - Riget L. - Ris M. - Schnellmann F. - Schoenenberger N. - Seitz G. - Soldati R. - Stephani A. - Tenconi D. - Terraneo O.

Si astiene:

Pamini P.

4. RICHIESTA DI UN CREDITO NETTO DI 2 MILIONI DI FRANCHI E AUTORIZZAZIONE ALLA SPESA DI 3.4 MILIONI DI FRANCHI PER IL RISANAMENTO DEL SITO CONTAMINATO N. 102A254, DENOMINATO "EX CAVIEZEL", NEL COMUNE DI BELLINZONA (FONDI N. 1315, 1316, 1320, 2623, 2673, 2925 RFD BELLINZONA)

Messaggio del 7 luglio 2021 n. 8030

Ai sensi dell'art. 134 LGC, le deliberazioni parlamentari si svolgono nella forma della procedura scritta.

Ai sensi dell'art. 5 cpv. 3 della Legge sulla gestione e sul controllo finanziario dello Stato, per l'approvazione del presente credito è richiesta la maggioranza assoluta dei membri del Gran Consiglio.

Conclusioni del rapporto della Commissione ambiente, territorio ed energia: si invita il Gran Consiglio ad approvare l'entrata in materia e il decreto legislativo annesso al messaggio governativo.

È aperta la discussione di entrata in materia.

ALBERTI E., RELATORE - L'obiettivo dell'intervento proposto dal Consiglio di Stato è il risanamento di un sito contaminato, denominato "ex Caviezel", i cui fondi sono, tranne uno, di proprietà delle FFS; il sito si trova nell'area in cui sono in fase di ultimazione il terzo binario e la stazione di Piazza Indipendenza a Bellinzona. L'inquinamento da solventi clorurati inquinanti, migrati nelle acque sotterranee contaminandole, va fatto risalire alle attività della lavanderia chimica già "Tintoria Caviezel" – società radiata dal Registro di commercio nel 1994 – comprese fra il 1927 e il 1988. I valori di concentrazione del percloroetilene (PER) presenti nelle acque sotterranee e nel terreno ne impongono la bonifica ai sensi degli art. 8 e 9 dell'Ordinanza federale sul risanamento dei siti inquinati [OSiti; RU 1998 2261]. Scopo generale del risanamento è il declassamento del sito a "sito inquinato da sorvegliare", portando il valore di concentrazione di PER sotto il limite di risanamento. Su circa metà del perimetro inquinato si stanno realizzando importanti lavori da parte delle FFS, i quali si sono potuti iniziare unicamente a condizione che si procedesse contemporaneamente al risanamento del sito; questo è in atto, con decisione dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT). L'altra metà del sito è stata iscritta nel Catasto cantonale dei siti inquinati che il Cantone ha l'obbligo di risanare, conformemente alla legislazione applicabile in materia. Poiché i responsabili dell'inquinamento (i cosiddetti "perturbatori per comportamento") non sono più reperibili e non vi è alcuna responsabilità da parte degli attuali proprietari, UFT e Cantone si sono assunti i costi del risanamento in ragione del 50% ciascuno. Il progetto di risanamento del sito "ex Caviezel" prevede interventi di bonifica basati sul confinamento idraulico e sul risanamento termico in situ con un investimento quantificato in 6.15 milioni di franchi; l'investimento netto a carico del Cantone è quantificato in circa 2 milioni di franchi. Il programma dei lavori prevede che l'intervento avrà una durata di venti mesi, con un confinamento idraulico che si protrarrà per ulteriori sei mesi.

Per entrare nello specifico dei costi, vi è da segnalare quanto segue: i costi totali di risanamento saranno suddivisi tra Confederazione (UFT) e Cantone, in proporzione del 50% ciascuno; i costi non coperti saranno sostenuti per il 50% dall'UFT quale autorità competente per il risanamento della parte del sito toccato dal progetto ferroviario, e per il 50% dal Cantone quale autorità competente per il risanamento della parte del sito non toccata dal progetto ferroviario; le FFS anticipano i costi di risanamento e sono competenti per il risanamento. Il Cantone può inoltre beneficiare di un contributo federale a copertura dei costi assunti. Nel rapporto commissionale è presente una tabella esplicativa dei costi e della ripartizione degli stessi. Mi preme far notare, su domanda esplicita del collega Noi, che il mappale 2925 RFD è situato al di fuori del perimetro di bonifica, in quanto non contaminato. Sulla base di quanto verificato e discusso, la Commissione ambiente, territorio ed energia invita il Gran Consiglio ad approvare il messaggio governativo così come presentato.

NOI M. - Sostengo questo credito per lavori che vanno fatti, anche se i responsabili di questa contaminazione non si trovano più. Vorrei far notare che il mappale privato 2925 RFD è presente nel catasto dei siti inquinati, figurando quindi come inquinato: questo significa che il catasto non è a giorno, dato che si afferma che non è inquinato.

ARIGONI ZÜRCHER S. - È successo al Pozzo Polenta, a Morbio. Succederà al Pozzo Prà Tiro, a Chiasso, come pure all'ex raffineria petrolchimica di Preonzo e in questi giorni anche all'ex cava a Cevio: i profitti sono sempre privatizzati mentre le perdite, i danni e i debiti sono lasciati allo Stato. Eppure non è difficile trovare i nomi degli ex proprietari del sedime "ex Caviezel": basta cercare sull'elenco telefonico. Altro che non reperibili! Hanno abusato del territorio, hanno inquinato e tratto profitto dall'attività commerciale; ora però è la collettività che dovrà pagare per il risanamento. Nessuno si prende uno straccio di responsabilità e lo Stato non gliela chiede. Siamo quindi contrari a questa iniqua ripartizione delle spese di bonifica e non approveremo il credito.

LEPORI D. - Ai miei occhi questo sito, inquinato per oltre 50 anni da una ditta privata, ha una valenza esemplare. È l'esempio di una situazione mal gestita, vuoi per una mancata assunzione di responsabilità da parte degli ex proprietari, vuoi per l'assenza di strumenti in mano allo Stato per ovviarvi. Il risultato è un costo, causato dalle generazioni passate, che pesa sulle spalle delle generazioni attuali. Oggi, per tutta una serie di decisioni non prese o prese troppo tardi, così come per dati scientifici ai quali non sappiamo dare il giusto peso, stiamo andando incontro alle gravi conseguenze del mutamento climatico in termini di peggioramento della qualità di vita, di accesso a cose oggi scontate come acqua pulita o cibo sano, ma anche di perdita delle libertà individuali. I costi li pagheranno le generazioni future. Voto comunque a favore del credito.

SEITZ G. - Personalmente mi asterrò. La lavanderia chimica ha chiuso nel 1988: io in quell'anno avevo denunciato il fatto che, a livello cantonale, su 60 lavanderie chimiche ben 56 buttavano tutto il PER nel lavandino. È una delle sostanze peggiori che ci siano: avevamo

anche fatto uno studio con l'ing. Mario Camani¹. Stando al Politecnico federale, per bonificare una falda dal PER servono cento anni. Oggi c'è un controllo delle lavanderie chimiche? Ci sono stati casi nel Mendrisiotto, ma anche nella zona della fattoria Bally: hanno controllato due pozzi di Lugano e in uno c'era il PER, ma hanno tenuto "chiuso il becco", o sbaglio?

BERARDI G. - Voterò a favore di questo credito perché è importante risanare, ma in Commissione ho avuto le stesse perplessità del collega Noi. Ci troviamo in questa situazione per un cavillo giuridico: il "perturbatore per situazione" (le FFS) ha acquistato il terreno nel 1991, prima del suo inserimento nel catasto dei siti inquinati, avvenuto nel 1997. È quindi anche colpa del Cantone, arrivato tardi nell'inserire e individuare questo terreno come sito inquinato: ecco perché, in questa circostanza, siamo chiamati anche noi alla cassa.

FORINI D. - La lavanderia chimica Caviezel è stata radiata nel 1994, ha terminato di inquinare nel 1988, e sappiamo che nel 1991 è stata venduta alle FFS. Credo che queste, acquistando il terreno, avrebbero dovuto fare alcune verifiche; cosa che invece non è stata fatta. Spero che questo sia fatto oggi, a tappeto, su tutte le lavanderie chimiche: dato che non ne sono sicuro, auspico che ci sia un cambiamento. Da bellinzonese preoccupato sostengo il fatto che, a questo punto, i lavori siano effettuati con urgenza e siano pagati – ahimè – al 50% dal Cantone.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 66 voti favorevoli, 3 contrari e 3 astensioni.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 66 voti favorevoli, 3 contrari e 3 astensioni.

Dettaglio della votazione (art. 146 cpv. 7 LGC)

Si pronunciano a favore:

Agustoni M. - Alberti E. - Ay M. - Balli O. - Battaglioni F. - Berardi G. - Bertoli M. - Bignasca B. - Biscossa A. - Bourgoin S. - Buri S. - Buzzini B. - Caprara B. - Caroni P. - Caverzasio D. - Cedraschi A. - Corti N. - Crivelli Barella C. - Dadò F. - Ermotti-Lepori M. - Ferrari L. - Filippini L. - Forini D. - Franscella C. - Galusero G. - Garbani Nerini F. - Gardenghi C. - Garzoli G. - Gendotti S. - Genini S. - Ghisla A. - Ghisletta R. - Ghisolfi N. - Gianella Alessandra - Gianella Alex - Gnesa A. - Guerra M. - Guscio L. - Isabella C. - La Mantia L. - Lepori D. - Lepori C. - Maderni C. - Merlo T. - Minotti M. - Morisoli S. - Mossi Nembrini M. - Noi M. - Ortelli M. - Ortelli P. - Pagani L. - Passalia M. - Passardi R. - Pellegrini E. - Petrini E. - Piezzi A. - Pinoja D. - Polli M. - Pugno Ghirlanda D. - Riget L. - Ris M. - Schoenenberger N. - Soldati R. - Tenconi D. - Terraneo O. - Viscardi G.

¹ Ex capo della Sezione della protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo del Dipartimento del territorio.

Si pronunciano contro:

Arigoni Zürcher S. - Lepori Sergi A. - Pronzini M.

Si astengono:

Galeazzi T. - Pamini P. - Seitz G.

5. - **MOZIONE DEL 20 APRILE 2020 PRESENTATA DA MATTEO QUADRANTI E PAOLO ORTELLI PER IL GRUPPO PLR "TASSA DI COLLEGAMENTO. LE AUTORITÀ CANTONALI CONFERMINO LA RINUNCIA AD ESERCITARE IL DIRITTO DI INCASSO RETROATTIVO E DECIDANO UNA MORATORIA PER LA SUA ENTRATA IN VIGORE SINO ALMENO AL 01.01.2025 ALLA LUCE DI EVENTUALI NUOVE ESIGENZE DI MOBILITÀ POST COVID-19"**

Messaggio del 19 agosto 2020 n. 7864

- **MOZIONE DEL 20 APRILE 2020 PRESENTATA DA MAURIZIO AGUSTONI E FIORENZO DADÒ PER IL GRUPPO PPD+GG "TASSA DI COLLEGAMENTO: CONGELARE L'APPLICAZIONE"**

Messaggio del 19 agosto 2020 n. 7865

- **INIZIATIVA PARLAMENTARE DEL 20 APRILE 2020 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)**

Messaggio del 19 agosto 2020 n. 7866

- **MOZIONE DEL 23 GIUGNO 2020 PRESENTATA DA SIMONA ARIGONI ZÜRCHER E COFIRMATARI PER L'MPS-POP-INDIPENDENTI "TI FREGANO LA TASSA DI COLLEGAMENTO INTASCATA INDEBITAMENTE? ARRANGIATI, AL GOVERNO NON INTERESSA! UN ATTEGGIAMENTO CHE NON PUÒ ESSERE ACCETTATO!"**

Messaggio del 24 febbraio 2021 n. 7967

Ai sensi dell'art. 133 LGC, le deliberazioni parlamentari si svolgono nella forma del dibattito ridotto.

Conclusioni del rapporto della Commissione gestione e finanze: si invita il Parlamento a

- *considerare evasa la mozione n. 1052 di Matteo Quadranti e Paolo Ortelli per gruppo PLR "Tassa di collegamento. Le autorità cantonali confermino la rinuncia a esercitare il diritto di incasso retroattivo e decidano una moratoria per la sua entrata in vigore sino almeno al 1° gennaio 2025 alla luce di eventuali nuove esigenze di mobilità post COVID-19";*
- *considerare superata la mozione n. 1501 di Maurizio Agustoni e Fiorenzo Dadò per gruppo PPD+GG "Tassa di collegamento: congelare l'applicazione";*
- *respingere la mozione n. 1539 di Simona Arigoni Zürcher e cofirmatari per l'MPS-POP-Indipendenti "Ti fregano la tassa di collegamento intascata indebitamente? Arrangiate, al Governo non interessa! Un atteggiamento che non può essere accettato!";*

- *respingere l'iniziativa elaborata n. 575 di Sergio Morisoli e cofirmatari "Modifica della Legge sui trasporti pubblici (LTPub) del 6 dicembre 1994 (Abolizione della tassa di collegamento)"*

e ad approvare l'entrata in materia e la modifica di legge annessa al rapporto commissionale.

È aperta la discussione.

ORTELLI P., MOZIONANTE (mozione n. 1052) - In qualità di mozionante e a nome anche del collega Quadranti ringrazio la Commissione gestione e finanze per l'importante lavoro svolto: un difficile lavoro di convergenza su un tema delicato e sensibile, che non a caso ha visto confluire in esso ben quattro atti parlamentari. Un tema spinoso, in quanto l'introduzione della tassa di collegamento ha avuto un iter e una gestazione travagliati, sanciti da una votazione popolare² che ha diviso il Paese (con i conseguenti strascichi ricorsuali che ne avevano ritardato l'introduzione) ma che, in concomitanza con i chiarimenti ricorsuali, nella primavera del 2020 ha visto la sua ventilata introduzione coincidere con il momento di maggior criticità dell'emergenza sanitaria dettata dalla pandemia. Quali mozionanti, non possiamo che constatare come le riflessioni di allora, gli intenti e quasi l'intero impianto della nostra mozione siano stati accolti e tradotti nella soluzione finale sulla quale andremo a pronunciarci tra pochi minuti.

La soluzione proposta poggiava (al di là delle singole sensibilità politiche, che restano critiche) sul doveroso e responsabile riconoscimento della centralità e del rispetto del voto popolare, voto che questo Parlamento – così come chi vi parla, sebbene a denti stretti – ha il dovere di rispettare. La proposta della nostra mozione indicava nel contempo la via di un doveroso adeguamento della sua introduzione allo stato di emergenza sanitaria e alla difficile situazione economica venutasi a creare, elementi dei quali nella primavera 2020 non si era in grado in alcun modo di prevedere gli sviluppi. È una soluzione che chiedeva la conferma, da parte del Governo, di escludere la possibilità di un prelievo retroattivo della tassa, che si prospettava entrasse in vigore nel 2022: conferma formale avuta con decisione governativa nell'agosto del 2020. Non si deve poi dimenticare la conseguente opportunità, venutasi indirettamente a creare tramite la nostra proposta, della fissazione di una nuova data d'introduzione non prima del 1° gennaio 2025, così da poter gestire al meglio gli aspetti di organizzazione e definizione, con una migliore tempistica d'introduzione della tassa per enti, Comuni e privati interessati dalla misura.

Per queste ragioni, come mozionanti ci riteniamo soddisfatti e ringraziamo ancora la Commissione per l'eccellente lavoro di convergenza svolto.

ARIGONI ZÜRCHER S., MOZIONANTE (mozione n. 1539) - Per poter intervenire sul peggioramento delle condizioni ambientali e finalmente assumersi i costi esterni dovuti al traffico, i quali gravano su tutta la collettività, la proposta iniziale di tassare i posti auto delle aziende poteva sembrare un incentivo per organizzare il trasporto dei propri dipendenti; se non che, fin dall'inizio, è parso evidente ai più che questa tassa sarebbe stata riversata sui lavoratori e sulle lavoratrici, annullandone l'idea stessa. Infatti, questa tassa non disciplina

² La tassa di collegamento (Modifica della Legge sui trasporti pubblici) è stata accolta in votazione popolare il 5 giugno 2016 (50.7% sì).

l'eventuale trasferimento del tributo all'utente del posteggio stesso, essendo retta esclusivamente dal diritto privato. Come visto in precedenza, si procede a privatizzare i profitti ma a statalizzare i costi, i quali talvolta si trasformano in costi di vite umane. Aver dovuto assistere a ricorsi, sospensioni e moratorie ha creato un ottimo espediente per chi aveva da subito organizzato di incassare questa tassa senza dover poi sentirsi in obbligo di renderla. Quanti, tra i lavoratori, hanno potuto chiederne la restituzione? Alcune migliaia di lavoratori e lavoratrici, da anni, pagano e hanno pagato la tassa di collegamento, mentre i proprietari dei fondi l'hanno incassata indebitamente: nessuno ha però mosso un dito per fare qualcosa.

Nella nostra mozione avevamo chiesto di sostenere organizzativamente e finanziariamente il personale che dovrà intraprendere vertenze civili per la restituzione della tassa; di verificare chi, tra coloro che hanno trattenuto questa tassa, l'ha poi effettivamente restituita; di verificare chi ne ha bloccato la trattenuta, una volta entrato in vigore l'effetto sospensivo a seguito del ricorso al Tribunale federale; infine, di verificare chi ha continuato a trattenerla senza mai restituirla ai lavoratori e alle lavoratrici. Lo capiamo tutti: questa tassa è stata trattenuta illegalmente, idea che il Governo non avrebbe dovuto nemmeno tollerare. Incassare indebitamente una tassa – ritenuta non dovuta – e poi non restituirla, a casa nostra si chiama "rubare". Evidentemente, secondo il Consiglio di Stato, il diritto privato lo concede e quindi soprassedie. Vi barcamenate sempre di più tra l'illegale e l'immorale, soprasiedendo ossequiosamente sulle devastanti conseguenze per i più deboli.

AGUSTONI M., MOZIONANTE (mozione n. 1501) - La maggioranza del nostro gruppo non aveva sostenuto la tassa di collegamento, né in occasione del voto sul Preventivo 2015 (quando il Consiglio di Stato aveva tentato di attivare questa tassa senza neppure una consultazione), né in occasione del voto sullo specifico messaggio governativo³, approvato in occasione del Preventivo 2016. È inutile tornare sulle ragioni che, ormai sei anni fa, avevano indotto la maggioranza del nostro gruppo a non sostenere un testo di legge che, per più ragioni, ci sembrava traballante e che avevamo tentato senza successo di emendare. Ad esempio, per quanto riguarda la soglia dei 50 posteggi che avevamo tentato di correggere con un emendamento, mi conforta – almeno come giurista – leggere che anche per il Tribunale federale la soglia dei 50 posteggi «solleva riserve», «suscita perplessità» e che «se la tassa di collegamento riposasse unicamente su considerazioni fiscali, la sua messa in opera così come decisa dal legislatore apparirebbe inammissibile viste le perplessità concernenti la sua conformità con il principio dell'uguaglianza di trattamento»⁴.

Ciò premesso, rileggendo i verbali della seduta del 15 dicembre 2014⁵ ci si rende conto di come certe affermazioni possano diventare rapidamente anacronistiche, a partire da quella del Consiglio di Stato secondo la quale se la tassa di collegamento non fosse entrata in vigore sarebbe stato necessario aumentare il moltiplicatore cantonale. Ebbene, nonostante lo Stato non abbia mai incassato un centesimo dalla tassa di collegamento, il moltiplicatore non solo non è stato aumentato, ma addirittura – su proposta del medesimo Consiglio di Stato – quattro anni dopo è stato ridotto del 3%, ovvero sia due volte e mezzo il potenziale ricavo della tassa di collegamento. L'unica cosa che importa, in realtà, è che il 5 giugno

³ [Messaggio n. 7139](#): *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*, 04.11.2015.

⁴ Sentenza del Tribunale federale 2C_664/2016 del 25 marzo 2020.

⁵ Cfr. Raccolta dei verbali del Gran Consiglio 2013/2014, Sedute [XXIV-XXV](#), 15.12.2014.

2016 le cittadine e cittadini si sono espressi⁶ a favore della tassa, ancorché con un margine risicato. Ci si può legittimamente chiedere se il voto popolare sarebbe stato lo stesso, dopo che migliaia di lavoratrici e lavoratori residenti hanno "assaggiato" il sapore di questa imposta, impropriamente venduta come misura anti-frontalieri ma che in realtà colpisce indiscriminatamente tutte le lavoratrici e i lavoratori (soprattutto quelli che svolgono professioni meno remunerate). Ci si potrebbe chiedere se la popolazione sosterebbe questa imposta dopo avere constatato che il suo impatto sulla mobilità, durante gli anni in cui per migliaia di lavoratori e lavoratrici è stata de facto in vigore, non ha certamente avuto i benefici miracolistici che alcuni prospettavano. Ci si potrebbe infine chiedere se la popolazione sosterebbe l'imposta di collegamento dopo aver letto la sentenza del Tribunale federale che, pur salvando la legge ma senza consentirne la messa in vigore retroattiva, solleva diversi interrogativi sulla sua coerenza. Si tratterebbe però di quesiti oziosi: la sovranità popolare non può essere interpretata, tanto meno a distanza di cinque anni, ma va rispettata e applicata. Questo è il principio a cui il nostro partito si è sempre attenuto, anche perché a livello federale è stato all'origine degli strumenti della democrazia diretta. In parole povere: questa legge è stata voluta dal popolo e solo il popolo, per quel che ci riguarda, potrà decidere di abrogarla prima dell'esito del periodo di prova triennale che, nelle intenzioni del rapporto, si concluderà nel 2028.

Per questo motivo, anche se una parte del nostro gruppo non condivide la logica sottesa alla tassa di collegamento, sosterranno il rapporto della collega Biscossa, alla quale – anche a titolo personale – va il ringraziamento per il paziente lavoro di mediazione svolto per arrivare a un risultato che traesse insegnamento dalle sentenze del Tribunale federale. In questo senso sciogliamo la nostra riserva, portando al contempo alcune considerazioni. Innanzitutto, ci spiace che il Consiglio di Stato si sia rifiutato di svolgere un'analisi degli effetti della tassa di collegamento negli anni in cui è stata de facto in vigore, vista la decisione di molti datori di lavoro (tra cui enti pubblici) di prelevarla a titolo precauzionale, così come si sia rifiutato di allestire un rapporto riguardante gli effetti parziali della tassa di collegamento, come invece chiesto nella mozione presentata assieme al collega Dadò e sottoscritta a nome del nostro gruppo. Siamo convinti che il campione sarebbe stato abbastanza rappresentativo per capire se l'imposta abbia avuto un valore in termini di mobilità e quindi di effetto ambientale, l'unico che ci interessa. Ci spiace anche che il Consiglio di Stato, nonostante le chiarissime indicazioni contenute nella sentenza del Tribunale federale, non abbia ancora definito gli obiettivi dell'imposta; probabilmente, senza la modifica legislativa proposta dalla Commissione, non li avrebbe neppure definiti, mettendo il Gran Consiglio del 2028 nell'impossibilità di pronunciarsi sul mantenimento o meno dell'imposta. Ricordo in particolare che la sentenza del Tribunale federale ha stabilito che *«il fatto che il legislatore cantonale abbia introdotto nella legge l'obbligo di analizzare, dopo un periodo di prova, l'efficacia della tassa di collegamento, oltre ad essere la dimostrazione che questi era consapevole dei problemi concernenti il rispetto delle garanzie costituzionali, permette in concreto di ritenerla ammissibile e quindi di tutelare la normativa impugnata. In effetti, la valutazione che verrà effettuata permetterà di controllare l'efficacia e la conformità della tassa con riferimento agli obiettivi perseguiti e di adottare, se del caso, i necessari correttivi. Si richiama tuttavia l'attenzione del Governo cantonale sul fatto che gli obiettivi perseguiti dovranno essere raggiunti, in mancanza di che la tassa, rivelatasi inutile e vana, si esaurirà in un aggravio finanziario lesivo del principio della parità di trattamento»*.

Non possiamo infine condividere quanto indicato nel rapporto, ovvero che l'obiettivo dell'imposta è raccogliere soldi: questo è concettualmente sbagliato. Paradossalmente,

⁶ Si rinvia alla [nota 2](#).

l'obiettivo è di non raccogliere neanche un franco, dato che i grandi generatori di traffico sopprimerebbero i posteggi. Se si raccogliessero 20 milioni di franchi significherebbe che nessun posteggio sarebbe stato soppresso e che quindi non ci sarebbe stato nessun beneficio per la mobilità. Anche in questo caso vale la pena richiamare quanto indicato nella sentenza del Tribunale federale, ovvero che la tassa di collegamento ha come scopo il riorientamento dei comportamenti personali e che i suoi unici obiettivi legittimi sono *«ridurre la quantità degli spostamenti e incitare i clienti [e i lavoratori] a scegliere un altro mezzo di trasporto [...] finanziare esclusivamente l'incremento dell'offerta dei trasporti pubblici progettato, volto a migliorare le condizioni di viabilità delle strade urbane ed extraurbane nelle zone interessate al fine d'indurre gli utenti a rinunciare a utilizzare i propri veicoli grazie ad un'offerta potenziata»*. Gli unici criteri validi saranno quindi il miglioramento o meno della mobilità in Ticino, a prescindere da quanti soldi saranno stati incassati.

Più in generale – e qui mi esprimo soprattutto a titolo personale – mi piacerebbe che si uscisse progressivamente dalla logica classista secondo cui l'ambiente si tutela limitando la libertà dei poveri, ovvero invertendo la logica del principio di causalità, con l'ennesima consacrazione del motto "chi paga può inquinare". Elaborando in chiave moderata un'affermazione di Chico Mendes, *«l'ambientalismo senza giustizia sociale è giardinaggio»*. Trovo quindi molto discutibile l'idea secondo la quale la mobilità e l'ambiente si tutelano obbligando i ceti meno favoriti a prendere il bus, lasciando strada libera ai ceti più benestanti. Questo sarebbe il risultato pratico del road pricing, strumento per cui si fa in modo che il direttore di banca possa arrivare in ufficio senza incontrare traffico, facendo pagare alla sua segretaria o al suo segretario una cifra spropositata per accedere al centro cittadino, obbligandola/o di fatto a usare il mezzo pubblico. L'ambiente è un bene comune, e per tutti i beni comuni dovrebbe valere il principio dell'uguaglianza, non l'exasperazione delle differenze socioeconomiche. Se un comportamento è dannoso lo si proibisce e non si introduce il principio secondo cui "i ricchi possono farlo e i poveri no".

Ciò premesso, da abitante del Mendrisiotto, penso che più che una tassa di collegamento (voluta anche dalla nostra popolazione e quindi da mantenere) ci si aspetti una difesa attiva della nostra situazione, come ad esempio con una netta opposizione alla corsia dei TIR sull'A2. Con questo, penso sia giusto sottolineare come il Consiglio di Stato (e il Dipartimento del territorio in particolare), in questi anni, non sia rimasto inattivo ad attendere il risultato della procedura giudiziaria relativa alla tassa di collegamento, ma abbia lavorato alla preparazione e alla presentazione di importanti crediti a favore della mobilità pubblica. Penso a quello che voteremo oggi, così come all'importante credito messo a disposizione per la mobilità pubblica nel Mendrisiotto. Lo scrittore francese Antoine de Saint-Exupéry ne "Il piccolo principe" ha scritto: *«Se vuoi costruire una nave, non devi per prima cosa affaticarti a chiamare la gente a raccogliere la legna e a preparare gli attrezzi; non distribuire i compiti, non organizzare il lavoro. Ma invece prima risveglia negli uomini la nostalgia del mare lontano e sconfinato»*. Per la mobilità e la tutela dell'ambiente vale lo stesso principio: invece di escogitare misure e imposte di dubbia giustizia sociale, vaticinando catastrofi finanziarie e ambientali in caso di bocciatura, suscitiamo e stimoliamo nella popolazione – con misure concrete e finanziate in modo solidale – il fascino di un ambiente più pulito, dove sia più bello vivere e crescere la propria famiglia. Sono convinto che, anche per l'ambiente e la mobilità, la speranza sia un motore più potente della paura.

Anche se la nostra mozione non è stata accolta fino in fondo, nel rispetto di quanto deciso in Commissione il nostro gruppo sosterrà il rapporto.

MORISOLI S., INIZIATIVISTA - Quello che noi avevamo tentato di combattere anni fa è ora di nuovo sui banchi del Gran Consiglio. Non abbiamo cambiato né idea, né contenuti, né le ragioni per combattere quella tassa, tanto più che sei anni dopo – e con la prospettiva di attenderne altri tre per vedere la sua applicazione – sono emersi fatti non indifferenti, ma soprattutto ci si è resi conto che non bisognava nemmeno farla decollare. Noi manteniamo l'iniziativa e vi chiederemo di votarla, in modo tale da sgomberare qualsiasi rimprovero a noi stessi e per facilitare – nel caso non dovesse passare – il dibattito sul rapporto, sul quale la collega Soldati si esprimerà in seguito.

Che il Cantone abbia bisogno di più soldi per tenere alto il suo standard di spese è un dato di fatto; che per ottenere più soldi si inventino nuove tasse e balzelli, è un altro dato di fatto; che a pagare di più sia chiamato il ceto medio e chi dell'auto ha bisogno per vivere e lavorare, è un altro dato di fatto; che questa tassa penalizzi ticinesi e lavoratori domiciliati e non incida minimamente sul numero di frontalieri, è un altro dato di fatto; che questa tassa vada a peggiorare ulteriormente la posizione del Ticino (attualmente ventiquattresimo) nel confronto tra i Cantoni su carichi fiscali e balzelli, è un altro dato di fatto; che la tassa non serva a niente, dimostrato dal fatto che il voto del 2016 entrerà in vigore nel 2025, è un altro dato di fatto. Un altro dato di fatto è che il principio "chi inquina paga" è vecchio, inefficiente e inefficace. Perciò, questa è una tassa inventata unicamente per "fare cassa", che peggiora il potere d'acquisto e il reddito dei ticinesi. Oggi, in quest'aula, abbiamo però l'occasione di abolirla.

BISCOSSA A., RELATRICE - Farò un breve richiamo sulla tassa, dato che sono passati ben sei anni. Oggi andiamo a modificare l'art. 35 della Legge sui trasporti pubblici [LTPub; RL 752.100] e relativo regolamento, applicando la tassa ai proprietari dei fondi che accolgono almeno 50 veicoli (escludendo i posteggi riservati alle abitazioni) nei Comuni che il Regolamento della Legge sullo sviluppo territoriale [art. 51-62 RLst; RL 701.110] definisce come ad alta densità di traffico. Alla tassa sono assoggettati tutti, enti pubblici compresi. Tengo a ricordare che, in realtà, questa tassa va a colpire le zone ad alta densità di traffico, dove ci sono grossi generatori di traffico; zone in cui la situazione ambientale è inaccettabile, da decine di anni, per alcuni inquinanti. Vi garantisco, per chi non abita nel Mendrisiotto, che è davvero così. Poco tempo fa ho letto che questa regione detiene il record europeo di inquinamento da polveri sottili: non ho potuto verificare in modo serio questo dato, ma abbiamo tutti gli elementi per poter attribuire il record nazionale per questo inquinante – come pure per l'ozono – al Mendrisiotto e al Sottoceneri in generale. In Svizzera, da decenni, c'è una visione integrata della mobilità che affianca al trasporto individuale un'ampia offerta di trasporto pubblico e di mobilità lenta. In Ticino, invece, siamo alle prese con un imperdonabile ritardo. Non smetterò mai di ringraziare per il potenziamento del sistema di trasporto pubblico introdotto recentemente, definito a più riprese "rivoluzionario" e a cui sono certa che una parte importante della popolazione è grata.

Stiamo trattando di una tassa antica, come ricordato; il messaggio governativo è del 2015, e gli obiettivi dichiarati erano quelli di riorientare la domanda di mobilità e di raccogliere risorse finanziarie per il trasporto pubblico. Nel dicembre 2015 è stato votato⁷ in questo Gran Consiglio, con la bellezza di 64 voti favorevoli, 6 contrari e 13 astensioni; il referendum ha raccolto 20 mila firme e nel 2016 è stato sottoposto al voto, raccogliendo il 50.7% di adesioni. Nonostante tutto questo iter, ci sono stati 19 ricorsi; a settembre 2016 è stato decretato l'effetto sospensivo dal Tribunale federale e a marzo 2020 sono stati tutti respinti,

⁷ Cfr. Raccolta dei verbali del Gran Consiglio 2015/2016, Seduta [XIX](#), 14.12.2015, p. 2499.

subordinando la verifica dell'efficacia come motivo per confermare o meno la tassa. Ad agosto 2020 il Consiglio di Stato ha formalizzato la non retroattività della tassa stessa. Gli atti parlamentari sono già stati ricordati, per cui credo sia giusto menzionare i lavori commissionali: questi hanno riguardato elementi già dichiarati dai colleghi come il fatto di restituire la tassa nel caso non fosse confermata dopo i tre anni di prova (e questo è stato dimostrato che non ha una fondatezza automatica), o il fatto che fosse possibile dedurre indicazioni precise dall'applicazione della tassa (cosa che parzialmente è già stata fatta in passato ma che evidentemente non era possibile fare, dal momento che i dati a disposizione non erano né sufficienti, né coerenti, né in qualche modo utilizzabili per un monitoraggio serio). Il monitoraggio è dunque rinviato, come stabilito dalle sentenze del Tribunale federale, al momento dell'entrata in vigore.

È stata chiesta la modalità di applicazione della tassa, ed è stato risposto con chiarezza che sarà la Sezione della mobilità a occuparsene, con un settore di stanziamento e monitoraggio del traffico, oggi dotato di un caposettore, che vedrà l'eventuale aggiunta di personale nel momento in cui la tassa entrerà in vigore. Le definizioni su controllo e monitoraggio dell'efficacia della tassa sono state affidate a un mandato esterno, in modo tale da avere una visione oggettiva e distante (e quindi più credibile). È stata inoltre valutata la coerenza tra la tassa di collegamento e le misure federali proposte, tra cui vi è l'introduzione del Mobility Pricing che – giustamente, a mio giudizio – il Cantone ha accettato come principio regionale, rifiutandolo però rispetto all'uso del trasporto pubblico. In altre parole, sarebbe come dire che tariffe e costi sarebbero differenziati a seconda dell'orario di utilizzo dei trasporti pubblici, con tariffe aumentate negli orari di punta. Per il Canton Ticino si è ritenuto che l'introduzione di un potenziamento importante del trasporto pubblico fosse troppo recente. Il Consiglio di Stato a maggio 2021 ha quindi detto che l'impostazione federale va bene per tutto, salvo per il trasporto pubblico.

C'è stata una discussione approfondita sulla necessità di esonerare gli utenti, facendo in particolare riferimento alle persone che lavorano di notte e che non hanno quindi la possibilità di scegliere tra trasporto pubblico e mezzo privato, rispettivamente ad alcune categorie fragili, come le persone in assistenza o che svolgono programmi di reinserimento professionale. Non è stato possibile inserire questo aspetto nel decreto per il semplice fatto che è soggetto alla tassa chi è proprietario del posteggio, non l'utente; nel rapporto abbiamo dunque evidenziato il fatto che, con il regolamento, chiediamo espressamente al Consiglio di Stato di evidenziare la necessità, da parte dei proprietari dei posteggi, di tenere conto di queste categorie particolari, venendo loro incontro e alleggerendo loro la tassa (o addirittura cancellandola per alcune categorie). Si è discusso a lungo dell'epoca d'introduzione della tassa, accogliendo infine la proposta di introdurla nel 2025 e cancellando la facoltà del Consiglio di Stato di decidere. La tassa entrerà dunque in vigore il 1° gennaio 2025, tenendo conto della pandemia che ha sicuramente influenzato in maniera sostanziale il trasferimento della mobilità dal mezzo privato a quello pubblico (anzi, durante un certo periodo, spostando di nuovo la mobilità dal mezzo pubblico a quello privato); abbiamo quindi ritenuto importante aspettare che la situazione tornasse alla normalità. Abbiamo evidenziato, inserendolo nel decreto legislativo, l'art. 35u in cui chiediamo al Consiglio di Stato di definire, sei mesi prima dell'entrata in vigore della tassa, quali sono gli obiettivi da raggiungere durante il periodo di prova, in modo da poterli verificare. È stato fatto un lavoro certosino per riuscire a trovare condizioni condivise.

Mi permetto di aggiungere due considerazioni. La prima è riferita ai colleghi dell'UDC: io, pur senza condividerla, posso capire la loro fiera opposizione a questa tassa, ma li ho sentiti evocare e invocare la volontà popolare troppe volte per non capire come, in questo caso, la volontà popolare diventi meno importante. Concedetemi di dire che la salute pubblica di

alcune regioni del nostro Cantone – perché in questo caso lo scopo è quello di influenzare la mobilità e quindi trasferire una parte del traffico, frontalieri compresi, dal mezzo privato a quello pubblico – non vi sta a cuore. In aggiunta, sono verificabili le perdite economiche che questa situazione di mobilità e questo eccesso di traffico provocano all'economia stessa (e in tal senso credo sia facile parlare con chi deve muovere merci o persone, facendo funzionare attività all'interno di queste zone sovraccaricate).

Un'altra considerazione la rivolgo ai colleghi dell'MPS-POP-Indipendenti: io sono d'accordo sul fatto che questa sia una tassa non sociale, come peraltro tutte le tasse. È verissimo, ma è altrettanto vero che, per avere un effetto, questa tassa deve essere riverberata sugli utenti. L'importante lavoro che stiamo facendo in Commissione gestione e finanze (e avremo bisogno di tempo, dato che aspettiamo documenti da parte del Dipartimento) è quello di trovare il modo di rendere il più sociale possibile l'accesso ai mezzi pubblici, ad esempio dando agevolazioni, sostegni e incentivi alle persone (cominciando dai giovani e dalle persone delle zone più discoste) e influenzando sulla socialità degli utenti del trasporto pubblico. Resta importante il fatto che questa tassa entri in vigore, a salvaguardia della salute pubblica; poi avremo modo di esprimerci sui suoi risultati, dato che la legge lo prevede in modo esplicito. Credo che questo sia dovuto, essendo stata accettata dal Gran Consiglio, accettata dal popolo e confermata – pur con indicazioni di dettaglio – dal Tribunale federale. Mi sembra che tutte le istanze sotto le quali doveva passare siano state percorse con un risultato positivo. L'introduzione di questa tassa è dovuta, è un auspicio e una speranza. Poi valuteremo se gli esiti ottenuti sono effettivamente quelli sperati o meno, e sarà il Gran Consiglio a definire se confermarla o meno.

GIANELLA ALESSANDRA, INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Come ricorderete, al Tribunale federale è arrivata una pioggia di ricorsi in base ai quali è stato concesso l'effetto sospensivo, aprendo così un periodo di incertezza. La norma è stata di fatto congelata, e il 5 marzo 2020 – dopo tre anni e mezzo – l'Alta Corte di Losanna ha respinto tutti i ricorsi pendenti, dando via libera alla tassa di collegamento. Le reazioni non sono mancate: da chi ha addirittura proposto di prelevare la tassa retroattivamente a chi ha colto la palla al balzo per proporre di abolirla, in barba alla volontà popolare.

Il nostro partito ha avuto e ha tuttora una posizione chiara, coerente e concreta, nonostante anche al nostro interno non tutti facciano "i salti di gioia". Nel rispetto del voto in Parlamento, della conferma da parte del voto popolare e anche dell'ultima parola del Tribunale federale, noi diciamo sì alla tassa di collegamento ma nè retroattivamente, nè subito, bensì rinviata al 2025 e con la richiesta al Consiglio di Stato di presentare un messaggio dove siano stabiliti e resi noti, almeno sei mesi prima della sua entrata in vigore effettiva, gli obiettivi qualitativi e quantitativi da raggiungere alla fine dei tre anni di monitoraggio, definendo al contempo anche gli obiettivi parziali e intermedi.

Come spiegato dal collega e mozionante Ortelli, il rapporto della collega Biscossa va nella direzione auspicata dal nostro gruppo, ovvero quella di rinunciare definitivamente alla riscossione retroattiva della tassa di collegamento e di decidere una moratoria (o sospensione dell'entrata in vigore) della stessa fino al termine dell'emergenza COVID, ma non prima del gennaio 2025. In questo modo, nel rispetto di quanto deciso dalla popolazione con il voto, diamo un aiuto anche alle aziende e a tutte le persone che dovrebbero pagare questa tassa poiché usciremmo dall'incertezza posticipandone l'entrata in vigore con una data chiara e stabilita, evitando così ulteriori oneri finanziari in un momento già difficile per tutti come quello attuale. Dal nostro punto di vista, come evidenziato nella nostra mozione, sarebbe in futuro opportuno rivalutare l'intera situazione – o anche solo l'opportunità di una

tale tassa – alla luce dei cambiamenti sociali ed economici intercorsi e che intercorreranno nei prossimi mesi e anni. Ricordo anche che a maggio 2020 abbiamo votato oltre 460 milioni di franchi per il trasporto pubblico: un investimento ingente per un trasporto capillare e che dovrebbe incentivarne l'utilizzo. Di conseguenza, nei prossimi anni, sarà sicuramente interessante valutare anche questi aspetti, per capire se ci saranno stati miglioramenti dal punto di vista dell'impatto sulla mobilità.

L'invito è quello di sostenere il rapporto della collega Biscossa, che ringrazio per aver trovato una sintesi tra le varie posizioni e per aver integrato diversi elementi aggiuntivi (in particolare, quello della definizione degli obiettivi). Colgo l'occasione per anticipare la posizione del gruppo sull'emendamento dell'UDC, che non sosterremo: dal nostro punto di vista la richiesta è già inserita nel decreto di legge e spiegata molto bene nel rapporto. Non sosterremo nemmeno l'iniziativa elaborata dell'UDC che vuole abrogare la tassa; iniziativa ovviamente legittima, ma – concedetemi la battuta – fa strano vedere come su alcuni temi l'UDC dia importanza al voto popolare e ai diritti democratici mentre qui propone di abrogare la tassa tout court, nonostante ci sia di mezzo un voto popolare (seppur risicato, avendo ricevuto il 50.7% di adesioni). Un caso dove si vede come ci siano due pesi e due misure.

GUERRA M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Talvolta, di fronte a problemi gravi, le soluzioni possono anche essere antipatiche. Questo era quanto spesso dicevo durante la campagna per il sostegno alla tassa di collegamento, una battaglia vinta e votata dalla maggioranza del popolo, spinta dai tanti problemi che il traffico veicolare è in grado di causare. Oggi, in Ticino, a differenza di quando buona parte delle nostre strade è stata ideata, abbiamo più di 70 mila frontalieri in entrata – peraltro in costante aumento – che, uniti al resto, generano una situazione insostenibile. Ingorghi, colonne, fastidi, danni alle strade e soprattutto malattie (malattie genetiche di ogni tipo, anche mortali) causate dal traffico eccessivo. Di fronte a problemi gravi, le soluzioni possono talvolta essere antipatiche: è proprio in questo filone di ragionamento logico che il popolo ticinese ha voluto porsi accettando questa proposta, forse una delle poche e uniche volte in cui il popolo sovrano ha accolto sostanzialmente in modo positivo, quasi a braccia aperte, una nuova tassa. Una nuova tassa, peraltro, di conversione e trasformazione anziché di penalizzazione, dato che risulta vincolata al finanziamento del trasporto pubblico e quindi pienamente proattiva.

Ora, quanto avvenuto dopo l'approvazione del popolo sovrano è noto a tutti noi. Ad anni di distanza, grandemente condizionati dalla pandemia, giungiamo quindi ad applicare il volere popolare ma in modo razionale e ragionevole, applicando questa tassa contro il traffico incontrollato solo quando le condizioni economiche lo permetteranno e mantenendola solo dopo un doveroso periodo di prova e analisi di tre anni. Questo periodo di analisi potrà dirci se questa misura, voluta dal popolo ticinese, funziona bene o meno. Pertanto, ringraziando la Commissione gestione e finanze per il lavoro di cesellatura, la collega e relatrice Anna Biscossa e il Consigliere di Stato Claudio Zali per la tenacia, porto l'adesione del gruppo Lega a questa soluzione intelligente.

LEPORI D., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Negli anni Novanta dell'Ottocento le principali città del mondo occidentale si trovarono di fronte a un problema legato al traffico veicolare, allora affidato ai cavalli. A quei tempi era impossibile pensare di farne a meno, ma gli svantaggi del loro utilizzo nelle città più densamente abitate erano evidenti. Per esempio, a New York ne circolavano più di 150 mila: ognuno di loro produceva circa dieci

chilogrammi di sterco al giorno e un litro di urina e raccogliere e rimuovere le migliaia di tonnellate di deiezioni dalle strade era un compito immane. Il letame era scaraventato sui marciapiedi dalle ruote delle vetture in corsa, sporcando i passanti, le entrate delle case e dei negozi. Quello raccolto era ammucchiato in discariche oppure lasciato accanto alle stalle, costituendo un ambiente ideale per le mosche. Nel 1894, il Dipartimento della salute di New York rilevò i livelli più alti di malattie infettive nelle abitazioni e nelle scuole situate a meno di 15 metri dalle stalle dei cavalli, e ogni anno 20 mila newyorkesi morivano per i danni causati dai malanni che volavano nella polvere. Questo per dire che i problemi legati al traffico veicolare non sono una novità nella storia della civiltà umana, così come non lo sono le strategie per superarli. I problemi dei nostri giorni sono sostanzialmente tre: la paralisi, in certe ore della giornata e su alcune tratte stradali, che causa ingenti perdite economiche; le emissioni di CO₂, che vanno a ispessire l'atmosfera, enfatizzando l'effetto serra e il surriscaldamento del pianeta; l'emissione di polveri fini, responsabili di gravi malattie respiratorie.

Mi soffermerò su quest'ultimo aspetto: le particelle PM10 o PM2.5 hanno un diametro inferiore a 10, rispettivamente 2.5 millesimi di millimetro. Possono pertanto penetrare in profondità nei rami più fini dei polmoni, da lì nel sistema linfatico e nel flusso sanguigno; inoltre, la loro struttura frastagliata consente l'accumulo di altre sostanze tossiche. Questa miscela di sostanze inquinanti è costituita da un gran numero di composti chimici (con in parte effetti cancerogeni), provoca infiammazioni locali dell'apparato respiratorio e può portare a gravi effetti sulla salute come insufficienza respiratoria, bronchite, asma (nei bambini), malattie cardiovascolari e cancro ai polmoni, causando morti premature e l'aumento dei costi della salute. Oggi, la mappa che mostra la concentrazione di polveri sottili in Svizzera è colorata di azzurro in tutte le vallate del Ticino, unico luogo della Confederazione. Sempre oggi, a Chiasso, in una giornata di vento da nord, la percentuale di polveri fini è già di 28 micrometri al metro cubo, laddove il valore limite è di 50. Secondo il più recente rapporto sulla qualità dell'aria in Ticino, le PM2.5, ossia le particelle più piccole, rappresentano tra il 55% e l'85% del quantitativo totale di PM10 e sono particolarmente pericolose per la salute. Secondo gli ultimi dati sulla qualità dell'aria, nel nostro Cantone la situazione sta migliorando, ma non abbastanza da ritenere superato il problema. Nel 2020 il valore limite è stato superato presso sei delle dodici località monitorate: Chiasso, Bioggio, Bodio, Lugano, Mendrisio e Pregassona. Non presento la situazione sui valori di ozono, ma anch'essa si inserisce nella relazione tra l'aumento del volume di veicoli in circolazione e i danni alla salute. L'impatto di questo inquinamento sulla salute della popolazione ha senz'altro influenzato la discussione sulle modifiche alla Legge sul traffico e il voto in Gran Consiglio del dicembre 2015, dato che i parcheggi gratuiti aumentano significativamente il traffico veicolare. Secondo i dati dell'Ufficio federale di statistica e della Sezione della mobilità, se una lavoratrice o un lavoratore fruisce di un posto auto gratuito presso il luogo di lavoro, lei o lui utilizza l'automobile nella misura del 70%; se il parcheggio è a pagamento, nella misura del 63%; se invece non vi è un posteggio, nella misura del 27%. Ora, negli agglomerati ticinesi, i parcheggi presso i datori di lavoro esistono in gran numero: nel 73.5% dei casi a Lugano, fra il 90% e il 97% nell'agglomerato di Lugano, fra l'85% e il 96% nel Mendrisiotto, oltre il 90% a Bellinzona e quasi nel 98% dei casi sul Piano di Magadino. Pertanto, già il fatto di escludere la gratuità dei posteggi permetterebbe di ridurre del 10% il traffico veicolare originato dai medesimi: questo, su una rete viaria congestionata come quella ticinese, può portare a miglioramenti sensibili delle condizioni di viabilità, dato che la quota di traffico dovuta ai pendolari nelle ore di punta varia dal 50% al 90% a seconda dell'asse stradale. È inoltre assodato che il costo dei posteggi ha un effetto diretto sulla scelta del mezzo di trasporto: diversi studi hanno dimostrato che, laddove sono stati

introdotti i posteggi a pagamento, l'utilizzo dei mezzi pubblici o la condivisione dell'automobile sono aumentati. La disponibilità di posteggi presso la destinazione scelta e il prezzo da pagare per parcheggiare il veicolo sono due elementi essenziali, al momento di decidere se utilizzare il trasporto pubblico o quello privato: agire sul parcheggio e sui costi è quindi essenziale per avere un impatto sul traffico veicolare privato.

A maggioranza, il 15 dicembre 2015, il Gran Consiglio ha approvato la modifica della Legge sui trasporti pubblici, rendendo operativa la tassa di collegamento a carico dei generatori di importanti correnti di traffico, a parziale copertura dei costi del trasporto pubblico. Già allora erano però stati preannunciati sia i ricorsi sia il lancio di un referendum; quest'ultimo raccolse ben ventimila firme, segno dell'importanza della modifica decisa, e il dibattito in vista della votazione fu come sempre interessante e acceso. La tassa di collegamento fu quindi accolta in votazione dalle cittadine e dai cittadini ticinesi il 5 giugno 2016. Nel settembre 2016 il Tribunale federale ha concesso l'effetto sospensivo ai 19 ricorsi inoltrati da privati, che ritenevano il nuovo tributo contrario ai più importanti principi costituzionali che reggono il sistema fiscale svizzero; con sentenza del 25 marzo 2020, il Tribunale federale ha poi respinto i ricorsi e le motivazioni sono state rese pubbliche nel luglio seguente. In estrema sintesi, per il Tribunale federale introdurre una tassa di utilizzazione dei posteggi può costituire una misura idonea per ridurre la quantità degli spostamenti e per incitare a scegliere un altro mezzo di trasporto. I giudici hanno ricordato che gli introiti derivanti dalla tassa di collegamento sono destinati a finanziare esclusivamente l'incremento dell'offerta dei trasporti pubblici, a migliorare le condizioni di viabilità delle strade urbane ed extraurbane nelle zone interessate e a indurre gli utenti a rinunciare all'utilizzo di veicoli propri grazie a un'offerta potenziata. La tassa di collegamento ha come obiettivo primario la diminuzione del traffico stradale motorizzato e il riorientamento delle abitudini, ed è una tra le tante misure che stiamo mettendo in opera per risolvere gli annosi problemi indicati in apertura: traffico eccessivo, inquinamento dell'aria ed emissioni di gas serra. È arrivato il momento di metterla in pratica e verificare la sua efficacia, oppure di smentirla. Che abbia inizio, con il voto odierno, la procedura di messa in atto della tassa di collegamento, attuando in questo modo anche il periodo di prova di tre anni (previsto dalla legge) che permetterà di valutarne gli effetti. Porto quindi l'appoggio del gruppo PS al rapporto commissionale.

SOLDATI R., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO UDC - Legiferare significa anche modificare e, se del caso, abrogare norme che non corrispondono più alle necessità del momento in cui furono emanate: norme con svantaggi maggiori (apportati alla collettività e all'economia) rispetto ai vantaggi che ne potrebbero derivare. La tassa di collegamento costituisce una di queste norme. La domanda di fondo che oggi dobbiamo porci è sapere se – per il bene dell'economia del nostro Cantone e dei cittadini ticinesi – la tassa di collegamento approvata dal popolo il 5 giugno 2016 (con una leggera maggioranza, pari al 50.7%) sia ancora attuale. A causa dei 19 ricorsi e dell'effetto sospensivo concesso a settembre 2016 dal Tribunale federale, sino a oggi la tassa non è ancora entrata in vigore. Il 25 marzo 2020 il Tribunale federale ha rigettato i ricorsi, sancendo che le norme non potevano avere effetto retroattivo; fatto confermato ad agosto 2020 anche dal Consiglio di Stato, il quale aveva comunicato che, a causa della pandemia, la tassa non sarebbe entrata in vigore prima del gennaio 2022. Rispondendo a un'interrogazione⁸ del 5 dicembre 2021 della sottoscritta e del gruppo UDC, in data 22 dicembre 2021 il Consiglio di Stato informava

⁸ [Interrogazione n. 117.21](#): *Tassa di collegamento in vigore dal 1° gennaio 2022?*, Roberta Soldati, 05.12.2021.

che la tassa non sarebbe entrata in vigore nel corrente anno. Va chiarito che, seppur il Tribunale federale abbia rigettato i 19 ricorsi, i giudici hanno richiamato l'attenzione del Governo sul fatto che gli obiettivi della tassa di collegamento dovranno imperativamente essere raggiunti. Nel caso in cui la tassa si rivelerà inutile e vana, essa costituirà un aggravio finanziario lesivo del principio della parità di trattamento dei cittadini. In altre parole, il periodo di prova contenuto nelle disposizioni di legge non potrà fallire. Quest'aspetto è importante, anche in considerazione del fatto che nel rapporto commissionale si dice che, in caso di un eventuale esito negativo del periodo di prova, la restituzione della tassa di collegamento non sarà automatica. L'importante affermazione sancita dal Tribunale federale non era nota al momento della votazione popolare: dobbiamo quindi chiederci quale sarebbe stato il suo risultato se tale fatto fosse stato conosciuto al momento del voto, tenuto conto che l'oggetto fu accolto con una leggera maggioranza.

Oltre a questo aspetto ce ne sono altri sui quali dobbiamo chinarci. A causa dell'incertezza sull'entrata in vigore o meno della legge, dovuta ai ricorsi e alle tempistiche per l'evasione degli stessi, dopo la votazione popolare numerosi datori di lavoro hanno trattenuto dal salario dei loro dipendenti l'ammontare della tassa di collegamento, dato che – ricordiamocelo! – chi sarà colpito è il lavoratore. Di fatto, in questi anni, la tassa di collegamento è già stata trattenuta mediante accantonamenti milionari da parte delle aziende, anche se in una fase successiva – ritenuta la mancata entrata in vigore – questa è stata in parte riversata ai dipendenti. Se pensiamo che i motivi che hanno portato all'introduzione della tassa di collegamento erano la volontà di tutelare i lavoratori indigeni e di ridurre il traffico, a conti fatti ci rendiamo conto che in questi sei anni i frontalieri sono sensibilmente aumentati e che il traffico, malgrado il potenziamento del servizio pubblico, non è affatto diminuito. Ciò significa che la trattenuta cautelativa della tassa di collegamento non ha dato risultati certi poiché, come detto, i frontalieri sono aumentati e molte famiglie residenti in Ticino si sono viste trattenere dalla busta paga una media di 60 franchi al mese: per i redditi bassi questa cifra ha un'incidenza importante sul budget familiare, mentre per i frontalieri non ha avuto nessuna conseguenza, ritenuto il costo della vita in Italia.

Durante la pandemia abbiamo constatato l'enorme esplosione degli acquisti online, abitudine che verosimilmente continuerà in quanto entrata nelle consuetudini della gente. Questo significa che i grandi centri commerciali (debitori anch'essi della tassa) dovranno fare i conti anche con questo tipo di concorrenza. Le grandi incertezze per il futuro che la pandemia ha creato nel nostro tessuto economico impongono, anche sotto questo aspetto, di abolire la tassa di collegamento. Le condizioni in essere sei anni fa, quando fu votata, non sono certamente i presupposti per il futuro. Il nostro partito ha sempre fatto suo il principio secondo cui la volontà popolare deve essere rispettata. Tuttavia, in considerazione della precisazione sancita dal Tribunale federale e del fatto che gli accantonamenti fatti dalle aziende in questi anni non hanno de facto sortito alcun effetto, la conclusione è che oggi le nuove norme non sono più attuali. A chi ha richiamato il principio secondo il quale l'UDC invoca sempre il rispetto della volontà popolare, ricordo che questo fa comodo: basti pensare a "Prima i nostri!". Oggi la tassa di collegamento non è più attuale, mentre "Prima i nostri!" lo è ancora. Di conseguenza il nostro gruppo, a maggioranza, voterà contro il rapporto commissionale e a favore della nostra iniziativa che chiede l'abolizione della tassa di collegamento.

CRIVELLI BARELLA C., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO I VERDI - Mai come oggi tutti noi, compresi i "tiepidi" e gli oppositori alla tassa di collegamento, ci rendiamo conto che la mobilità su gomma comporta innumerevoli svantaggi che, se non affrontati con

determinazione, ci obbligheranno ad adottare ben più drastiche soluzioni che non un'irrisoria tassa sui posteggi. La mobilità su strada necessita di uno spazio che, per rapporto all'esigua superficie utile del nostro Cantone (ovvero il 10% del territorio) è già troppo. Occorre ribadire che lo spazio destinato all'agricoltura è meno del 4%, mentre quello destinato al traffico è pari a circa il 2% e in continuo aumento. Ma non ci sono solo strade e autostrade, bensì anche i parcheggi, dato che la mobilità individuale su gomma inizia e si conclude in un parcheggio. Solamente nei centri commerciali ticinesi il numero di parcheggi è di 14 mila stalli di 25 m² l'uno, per una superficie occupata di 350 mila m², pari a 35 campi da calcio. La politica del futuro dovrà ottimizzare al massimo gli spazi già cementificati destinati al traffico e ai posteggi: il territorio non è un bene infinito e rinnovabile. La mobilità su gomma costa, non solo in investimenti (abbiamo speso e continuiamo a spendere milioni e milioni per costruire nuove strade e svincoli, oltre che per allargare le strade esistenti) ma anche in spese di manutenzione. In Ticino la spesa pubblica per la conservazione e gestione delle strade ammonta a 65 milioni netti all'anno, senza contare il costo del personale impiegato. È pacifico che più il traffico aumenta, più il manto stradale si degrada e più aumenta la spesa pubblica. La spesa per il trasporto pubblico ammonta invece a 59 milioni di franchi all'anno: quale delle due poste di spesa è più sostenibile e di minore impatto sulle finanze cantonali, e quale è di maggiore impatto sulla qualità di vita? La risposta mi sembra ovvia. È innegabile che prima o poi, visto lo stato delle finanze cantonali, dovremo scegliere a quale spesa dare priorità. Altrettanto pacifico è che non potremo avere sempre le strade al top: meglio quindi ridurre il più presto possibile il traffico, limitando la spesa di manutenzione delle strade.

In Ticino i costi esterni al traffico sono nettamente superiori alla media svizzera: i costi per abitante ammontano a fr. 1'854.- a fronte di un importo di fr. 1'491.- di media in Svizzera. Il 70% circa dei costi esterni al traffico sono prodotti da quello stradale, di cui il 60% imputabile agli autoveicoli. I costi sanitari dovuti alle sole polveri fini PM 10 sono di 60 milioni di franchi all'anno, circa fr. 400.- per abitante. Il Canton Ticino è il più motorizzato di tutta la Svizzera e da alcuni decenni il traffico sulle nostre strade si è fatto problematico, tanto che alcune tratte sono prossime al collasso. Rispetto al 1990 circolano quotidianamente 105 mila veicoli in più e in alcune zone, come nel Mendrisiotto e nel Luganese, l'aumento registrato raggiunge picchi preoccupanti tra il 70% e il 90%. Al flusso giornaliero di automobili dei residenti si sono aggiunti anche 63 mila frontalieri, che in nove casi su dieci si spostano in automobile. Inoltre, il tasso di occupazione dell'autoveicolo registrato in Ticino è inferiore alla media svizzera: in pratica, una persona per automobile. È innegabile che la scelta del mezzo di trasporto dipenda fortemente dalla disponibilità di parcheggio, come dimostrato da due sondaggi: nel 2005 il 61.5% delle persone intervistate disponeva di un parcheggio gratuito presso il datore di lavoro, mentre un sondaggio esperito nel 2014 presso i valichi doganali aveva evidenziato come la maggioranza dei frontalieri disponesse di un posteggio gratuito presso il datore di lavoro, e la situazione non è cambiata molto. Il traffico è aumentato in prossimità dei centri commerciali: a Mendrisio abbiamo l'esempio del Fox Town, che nei mesi di chiusura dovuti al lockdown ci ha dato un po' di respiro. Per diminuire il traffico è quindi necessario ridurre il numero di posteggi o disincentivarne fortemente l'uso. I valori delle PM10 si attestano al di sopra dei limiti (nel Mendrisiotto la situazione è allarmante.) e anche i valori del diossido di azoto, diminuiti con l'introduzione del catalizzatore, da alcuni anni sono stabili a causa sia dell'aumento delle percorrenze sia dell'aumento del traffico motorizzato. Anche per questo inquinante il Mendrisiotto presenta valori più elevati rispetto al resto del Cantone. I valori limite per l'ozono sono superati diverse volte all'anno, e non va meglio per l'inquinamento fonico, che interessa 15 mila edifici e 50 mila persone esposte a immissioni superiori ai valori limite.

È ormai dimostrato che l'offerta di strade e posteggi condiziona il numero dei trasporti su gomma: ridurre i posteggi, anche tramite una tassa, non è l'unica soluzione ma è il primo tassello di una politica della mobilità sostenibile e coordinata, volta a disincentivare la mobilità individuale su gomma e favorire una mobilità condivisa e collettiva. La misura andrà alimentata con una politica di insediamento che ridimensioni i piani regolatori. Noi Verdi siamo sempre stati d'accordo con l'introduzione di una tassa di collegamento vincolata al sostegno e al potenziamento del trasporto pubblico, dato che riteniamo necessario e giusto coinvolgere i grandi attrattori di traffico nello sforzo coordinato di ridurre lo spreco di territorio, la spesa pubblica a carico di tutti i cittadini e il traffico motorizzato, con le conseguenze che tutti purtroppo conosciamo. La tassa di collegamento è equa e giustificata: non solo è scalare, a dipendenza del numero di posteggi, ma i proprietari dei fondi su cui si situano i posteggi potranno approfittare di uno sconto fino al 25% se proveranno di aver ridotto il numero di stalli a disposizione di clienti e dipendenti. In conclusione, il gruppo dei Verdi sostiene il rapporto commissionale.

MERLO T., INTERVENTO A NOME DI PIÙ DONNE - Siamo molto felici nel ritrovare qui le nostre proposte fatte sotto forma di emendamento all'iniziativa del collega Morisoli per il pareggio di bilancio, ovvero di aspettare la fine della pandemia prima di metterla in pratica (o, in alternativa, perlomeno il 2025). Le nostre proposte non furono accolte, ma si vede che hanno lasciato qualche idea di saggezza nelle menti di chi era in Commissione. Questo significa che, quando si vuole ritardare qualcosa, occorre ricordarsi che siamo ancora in pandemia e che ci sono ancora difficoltà. Noi voteremo a favore della tassa di collegamento, se non altro come tentativo di fare qualcosa di fronte a un grande problema. Non si può restare con le mani in mano: questa non sarà forse la soluzione ideale ma è perlomeno una proposta concreta.

ZALI C., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Ringrazio tutti per il viaggio nel tempo che mi avete fatto fare in quest'ora di discussione. Vorrei ringraziare la Commissione gestione e finanze e in particolare la relatrice Anna Biscossa: un ringraziamento doveroso e sentito per il difficile lavoro di mediazione che ha saputo fare e che sembrerebbe aver portato alla quadratura del cerchio. Tra poco vedremo se sarà così. Spero che questo risultato condiviso possa contribuire a stemperare finalmente gli animi su questo oggetto. Seguirà una sperimentazione, com'è giusto che sia: la verificheremo tutti con molta attenzione e poi l'ultima parola spetterà a questo Parlamento, a sperimentazione terminata.

AGUSTONI M. - Nell'intervento dei Verdi è stato detto che si tratta di un'imposta irrisoria: per un lavoratore si tratta di un'imposta, a dipendenza del genere di lavoro, che varia tra i fr. 700.- e i fr. 1'000.- all'anno, che è un terzo del salario mensile mediano del settore del turismo. Non penso la si possa considerare irrisoria. Sul merito la discussione l'abbiamo già fatta, ma penso sia importante dare un certo valore alle parole che usiamo.

CRIVELLI BARELLA C. - Non voglio aprire un dibattito, vista l'ora. Vorrei solo precisare che le spese vanno sempre considerate rispetto a quello che ingenerano in costi di salute, di manutenzione, eccetera. Se facciamo tutti i calcoli, alla fine paghiamo tutti di più: sia chi ha

meno disponibilità finanziarie, sia chi ne ha di più. Invito quindi il collega Agustoni a fare qualche calcolo e rendersi conto che l'imposta è veramente irrisoria.

BISCOSSA A., RELATRICE - Vorrei confermare al collega Agustoni che la sensibilità sui costi e sul loro impatto sui salariati è ben presente; oltretutto lui è parte in causa, nel senso che il modo giusto per diminuire il traffico e salvaguardare la qualità di vita della popolazione coinvolta in queste zone di traffico intenso è proprio quella di garantire un accesso ai trasporti pubblici a prezzi sostenibili e attento alle problematiche sociali. Stiamo lavorando per trovare soluzioni che ci permettano di dire a chi vuole continuare a utilizzare il mezzo privato che può ovviamente farlo, sapendo però che costa di più rispetto al mezzo pubblico. Credo che questo sia l'obiettivo che vogliamo raggiungere tutti, o perlomeno chi vive in zone particolarmente a rischio come quelle dove alcuni di noi vivono.

DURISCH I. - Forse ce ne siamo dimenticati, ma già solo il fatto di avere portato in Parlamento questa legge ha parallelamente permesso di fare anche un'altra battaglia, quella contro i parcheggi abusivi; vi ricordo che fino al 2015 c'era un'enormità di parcheggi abusivi all'interno delle industrie e sui pendii delle strade. Questa battaglia è stata fatta anche grazie alla tassa di collegamento, dato che si è chiesto un censimento a tutte le aziende. Dal nostro punto di vista è stato fatto un grande passo avanti anche nell'indirizzo della legalità. Voterò a favore del rapporto commissionale.

SEITZ G. - Voterò il rapporto commissionale, ma vorrei rammentarvi due casi: quello di Locarno e della galleria alla Morettina, dove non furono tolti i parcheggi e il caso di Lugano, che avrebbe l'obbligo di togliere duemila parcheggi ma che non lo ha fatto dato che riceveva i sussidi federali. Vorrei infine chiedere ai giuristi qui presenti: se passa la votazione e un cittadino qualunque fa ricorso, cosa succede?

La discussione è dichiarata chiusa.

PINI N., PRESIDENTE - Ai sensi dell'art. 138 cpv. 3 LGC, l'iniziativista ha chiesto di porre in votazione prima la sua iniziativa.

Messa ai voti, l'iniziativa elaborata n. 575 presentata da Sergio Morisoli è respinta con 8 voti favorevoli, 55 contrari e 8 astensioni.

Messe ai voti, le conclusioni del rapporto commissionale sono accolte con 60 voti favorevoli, 8 contrari e 2 astensioni.

È aperta la discussione sui singoli articoli del disegno di legge annesso al rapporto commissionale.

Gli articoli tacitamente accolti perché non oggetto di discussione o di proposte di modifica non figurano nel presente verbale.

Articolo 35u

- Emendamento presentato dal gruppo UDC

~~*Il Consiglio di Stato stabilisce e rende noti almeno sei mesi prima dell'entrata in vigore della tassa di collegamento gli obiettivi che si intendono raggiungere alla fine dei tre anni di monitoraggio.*~~

La legge stabilisce gli obiettivi che si intendono raggiungere alla fine dei tre anni di monitoraggio, le metriche statistiche da rilevare, la metodologia con la quale esse vengono aggregate, nonché il valore soglia della metrica aggregata oltre il quale gli obiettivi sono ritenuti raggiunti.

Norma transitoria

Il Consiglio di Stato presenta al Gran Consiglio, non prima della fine del 2023, un messaggio e il relativo disegno di modifica della Legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994, concernente la precisazione di cui al principio dell'articolo 35u. Detto disegno di modifica di legge deve inoltre indicare la data di entrata in vigore agli articoli 11 capoverso 1, 30 capoversi 3 e 4, 35a-35t la cui entrata in vigore è stata sospesa dal Tribunale federale con decreto presidenziale del 2 settembre 2016.

PAMINI P. - Il popolo si è espresso su un disegno di legge che, soggetto a ricorso al Tribunale federale nel caso astratto, ha avuto come primo esito la sospensione della tassa. In questo momento buona parte degli articoli della Legge sui trasporti pubblici sono sospesi, tant'è vero che il disegno di modifica di legge allegato al rapporto riattiva questi articoli ma con entrata in vigore solamente nel 2025. Nella lunga elaborazione e nei vari consideranda dell'Alta Corte traspare chiaramente la questione del principio di legalità della tassa. La Corte si dilunga sulla qualifica della tassa, se sia un'imposta causale o di rivalsa e così via, per arrivare alla conclusione che la tassa di collegamento è tesa a modificare il comportamento delle persone ma senza essere una tassa in senso stretto, ovvero che sottostà al principio di equivalenza (secondo il quale si paga per ottenere direttamente qualcosa in cambio, come ad esempio la tassa sul sacco o quella sui cani). Così come la tassazione dei camion, è costituzionalmente giustificabile solo fintanto che sia effettivamente capace di modificare il comportamento delle persone toccate. Noi sappiamo che la tassa così come la stiamo prevedendo deve essere descritta nel suo funzionamento, soprattutto in considerazione dei tre anni di prova, in un regolamento (ovverosia in un'ordinanza a livello cantonale). Sarà il Consiglio di Stato a stabilire gli obiettivi della tassa, anche se a ben vedere sono già stati stabiliti: la riduzione del traffico nelle ore di punta e del cosiddetto (da parte degli iniziativaisti) "traffico parassitario" verso i centri commerciali. Questi dovrebbero essere i due obiettivi dichiarati e non la questione della salute pubblica, dell'ambiente, delle polveri fini e così via: questi non sono gli obiettivi formali.

Un conto sono gli obiettivi, un altro è come li si vuole misurare. Il Governo nell'autunno 2020 ha dato mandato a una società di Zurigo di stabilire una metodologia di determinazione degli obiettivi. Questo mandato ha portato a uno studio che in Commissione gestione e finanze –

benché sia stato più volte sollecitato – non abbiamo mai visto. È importante specificarlo: noi non abbiamo mai avuto accesso a questo studio, benché l'avessimo chiesto, con la relatrice che si è fatta portavoce nei confronti del Governo. Chi vi parla non sa dire se la mancanza di condivisione di questo documento sia attribuibile alla relatrice o al Governo, ma vi assicuro che non abbiamo avuto accesso a tutto lo studio bensì soltanto a un riassunto, allegato parzialmente al rapporto, dal quale si desume che questa società di Zurigo ha elencato una lunga lista di possibili variabili che potrebbero essere usate per determinare, dopo tre anni, l'efficacia della tassa. La lista è talmente lunga da includere persino il Prodotto interno lordo cantonale, tanto per dire.

Va da sé (e gli argomenti che vi sto esponendo li ho sollevati ripetutamente in Commissione gestione e finanze) che, per analogia con un esame scolastico, quando volete testare la bravura di certe alunne o certi alunni con un test, come docente dovreste definire l'attribuzione del punteggio, come sommate i punti e soprattutto dov'è la soglia della sufficienza (nota 4), prima di fare l'esame. Queste cose non sono stabilite durante l'esame o addirittura una volta ritirati i compiti, perché il giudizio sarebbe totalmente arbitrario: se io volessi far passare un certo pupillo o un gruppo di pupilli che mi stanno particolarmente a cuore, a esame fatto potrei adattare il metro di giudizio. Ovviamente questo collide con il principio di legalità della tassa, ma francamente anche con la buona fede. Con questo emendamento chiediamo semplicemente di irrobustire nella legge quello che ci si aspetta che il Governo faccia nel regolamento, ossia che prima del periodo di prova si stabilisca nella legge quali sono le metriche rilevate, come combiniamo questi valori (ad esempio il numero di posteggi che decrescono) e soprattutto dove poniamo l'obiettivo-soglia. Per fare un'analogia cara ai Verdi o a chi è sensibile a livello ambientale, le riduzioni delle emissioni di CO₂ sono stabilite mondialmente con riferimento alle emissioni degli anni Novanta; vogliamo ridurre i parcheggi rispetto all'entrata in vigore nel 2025, o rispetto al 2016 quando il popolo si è espresso? Vorremmo che queste cose fossero fissate nella legge in modo da evitare ricorsi e ulteriori contenziosi, allo scopo di tutelare il principio di legalità della tassa.

BISCOSSA A. - Per rispondere all'osservazione del collega Pamini, che mette in discussione il fatto che io non avrei messo a disposizione della Commissione gestione e finanze tutti i documenti acquisiti dal Dipartimento, vorrei far notare che non è così: trovo personalmente grave questa affermazione, così come trovo inopportuno l'emendamento proposto per il semplice fatto che nel concreto nega qualsiasi fiducia al Consiglio di Stato nel fare quello che la legge gli impone di fare. Ricordo che il Consiglio di Stato sarà chiamato a fare il monitoraggio e presentare un rapporto, basato sull'art. 35t della Legge sui trasporti pubblici cpv. 1 e 2 [RL 752.100]: «¹La tassa di collegamento è soggetta a un periodo di prova della durata di tre anni dalla sua entrata in vigore. Entro questo termine il Consiglio di Stato allestisce all'attenzione del Gran Consiglio un rapporto riguardo agli effetti della stessa, sia dal profilo finanziario, sia dal profilo della mobilità e dell'evoluzione del numero e della collocazione dei posteggi assoggettati alla tassa. ²Il Gran Consiglio si pronuncia in merito al suo mantenimento». È quindi chiaro che il Gran Consiglio avrà modo di verificare. La legalità della tassa è dovuta al fatto che abbiamo inserito nel decreto legislativo l'obbligo per il Consiglio di Stato di manifestare quali sono gli obiettivi da raggiungere entro sei mesi dall'entrata in vigore. Non sarebbe stato necessario inserirlo, essendo esplicitato molto chiaramente nel rapporto, ma abbiamo voluto farlo per accogliere le sollecitazioni dei colleghi del PPD+GG, così come per assicurare che questi obiettivi saranno esplicitati. Così come voi lo formulate rappresenta invece una mancanza di fiducia sia nei confronti del Consiglio di Stato, sia del fatto che lo stesso darà seguito correttamente ai compiti che gli

sono affidati dalla legge, ma anche nei miei confronti: voglio garantire al collega Pamini che io non ho ricevuto quei dati. Erano dati complessi da leggere nel contesto attuale, dato che si riferivano evidentemente al 2025. Credo quindi che il principio di legalità debba essere legato al principio della correttezza e della fiducia reciproca nel fare questi lavori. La Commissione gestione e finanze si è espressa a larghissima maggioranza contro l'accettazione dell'emendamento, e quindi vi chiedo di rifiutarlo.

MORISOLI S. - Con un emendamento non si sfiducia nessuno. La nostra intenzione è di precisare e sancire una norma di legge (che avrà addirittura un effetto temporaneo, dato che si dà un periodo di tre anni per verificare cosa succede), andando ad affinare quanto il Tribunale federale ha sancito e quanto richiede per validare questa legge e la sua applicazione, non la volontà di chi ha presentato l'emendamento o del gruppo UDC. Niente di più, niente di meno. Vorrei inoltre dire alla collega Biscossa che anche se ogni tanto il Parlamento non ha fiducia nel Governo non è un peccato, nè un arbitrio, nè tantomeno un atto illegale.

BISCOSSA A. - Il collega Morisoli ha ragione: non avere fiducia nel Governo potrebbe essere il caso, in alcune situazioni. Qui però non aver fiducia nel fatto che il Governo applichi la legge è un'altra cosa. Questo, istituzionalmente, mi preoccupa.

MORISOLI S. - Non abbiamo paura che il Governo non applichi la legge ma vogliamo che poi la legge, una volta applicata, dia risultati, in modo tale da poter dire se l'obiettivo che aveva è stato raggiunto o meno. Se non fissiamo prima il percorso con cosa verificheremo, dopo, a legge applicata? Del resto se è così inutile perché non accettarlo, se non cambia niente? È una sicurezza in più per noi e per il Governo che deve applicare la legge, e magari anche una forma di sicurezza in più quando qualcuno un giorno farà un ricorso al Tribunale federale (dato che c'è anche questa possibilità, alla fine dell'esercizio). Non vorremmo essere ancora qui nel 2028 con le stesse considerazioni. Non mi sembra che sia un abuso, né di potere, né di sfiducia.

BIGNASCA B. - Faccio mio l'appello della collega Biscossa per quanto riguarda la fiducia verso le istituzioni e verso gli Esecutivi. Spero che sia una fiducia che non passa a geometria variabile, ma che valga anche per il Municipio di un Comune che decide di agire in maniera forte contro occupanti abusivi, così come per la Sezione della migrazione, che ha misure formali e legali nel rilascio o non rilascio dei permessi. Facendo mio questo appello nella fiducia nelle istituzioni, mi aspetto dalla collega Biscossa che questo valga in tutti i casi. Voterò no all'emendamento.

PAMINI P. - Cercherò di intervenire in "lingua facile", come bisogna fare da un anno e mezzo a questa parte. Se l'articolo 35t della LTPub già stabilisce che si avvale dei tre anni di prova, il prossimo Parlamento dovrà decidere sul prosieguo o no della tassa. Questo è già stabilito oggi nella legge. Per prendere coscienza di questa decisione, è importante che il Parlamento possa giudicare sul raggiungimento o meno degli obiettivi. Sempre la legge dice che il Governo, dopo i tre anni, dovrà fare un rapporto sugli effetti della tassa. Nella sentenza

del Tribunale federale, al considerando 5.5, si dice: *«Si richiama tuttavia l'attenzione del Governo cantonale sul fatto che gli obiettivi perseguiti dovranno essere raggiunti, in mancanza di che la tassa, rivelatasi inutile e vana, si esaurirà in un aggravio finanziario lesivo del principio della parità di trattamento»*. Questo lo dice l'Alta Corte. Vi faccio un esempio molto semplice: visto che gli obiettivi saranno stabiliti nel regolamento dal Governo – nel quale ripongo fiducia, ma verso il quale, come deputato, ho il compito di esercitare costantemente l'alta vigilanza, tanto più che sono anche membro della Commissione gestione e finanze e della Sottocommissione finanze – noi, come legislatore, sul regolamento, non abbiamo voce in capitolo e quindi non potremmo esprimerci, nemmeno su obiettivi ritenuti vani e criticabili. Giuridicamente cosa potremmo fare? Non potremmo fare assolutamente nulla. Quando vi ho fatto l'esempio del dove porre la soglia del 4, per rimanere nell'analogia scolastica della relatrice (che tra l'altro ringrazio per la risposta: ora sappiamo che è il Governo a non aver messo a disposizione della Commissione gestione e finanze i risultati dello studio: quando si parla di fiducia forse bisognerebbe tenere in considerazione anche queste cose), come facciamo a giudicare se in realtà sarà il Governo che potrà stabilire l'asticella della sufficienza cammin facendo? Il regolamento si può adattare di anno in anno, se il Governo lo ritiene più opportuno: magari cambiano anche le condizioni quadro e quindi bisogna cambiare la soglia per decidere l'efficacia e l'efficienza della tassa. Questo è il problema. Tra l'altro, cambierà anche chi siede in Governo: nel frattempo ci saranno le elezioni e magari sarà eletto qualcuno con una sensibilità diversa, non per forza più ecologista. Non sappiamo dove la bilancia potrebbe pendere, tra cinque anni. Il principio di legalità ci richiederebbe di inserire determinati aspetti nella legge.

DURISCH I. - È proprio perché le condizioni quadro cambiano, che non si può mettere prima l'asticella: bisogna valutare dopo, sulla base delle misurazioni, cos'è successo e cos'abbiamo misurato. Il collega Pamini dovrebbe saperlo, dato che è docente al Politecnico federale, dove quando si fanno gli esami si adotta questo metodo: si fanno gli esami, si guardano i risultati in base a dei punteggi e poi si stabilisce dov'è la soglia del 4.

PRONZINI M. - Vorrei chiedere alla collega Biscossa se è effettivamente come dice il collega Pamini: lei ha chiesto, come relatrice o come presidente della Commissione gestione e finanze, documentazione al Consiglio di Stato e questo materiale (indipendentemente dal fatto che sia complesso) non le è stato dato? La Commissione ha chiesto il materiale e il Consiglio di Stato si è rifiutato di consegnarlo? Se sì, come giustifica questa situazione? Questo è abbastanza grave: qui non siamo in Chiesa, non bisogna avere fiducia o credere in qualcosa. Noi siamo l'autorità di vigilanza sul Consiglio di Stato! Al limite il Consiglio di Stato può rifiutarsi di dare materiale ai deputati dell'opposizione, ma se non lo dà neppure alla Commissione gestione e finanze secondo me abbiamo un problema.

BISCOSSA A. - Abbiamo chiesto di poter accedere alla documentazione sul mandato che era stato dato, e ci sono stati consegnati il mandato e il suo svolgimento previsto da parte di questa entità a livello nazionale. Non ci è stato consegnato il risultato ottenuto, perché si è detto che i dati erano interpretabili essendo ancora in divenire: vi era indicata una pista di lavoro, ma non i risultati definitivi. Credo che abbiamo ottenuto quanto chiesto, nei limiti della disponibilità che era possibile avere nel momento in cui è stata richiesta questa documentazione.

Messo ai voti, l'emendamento è respinto con 8 voti favorevoli, 58 contrari e 4 astensioni.

- Emendamento presentato dal gruppo UDC

Cifra II

~~¹La presente legge sottostà a referendum facoltativo.~~

~~²Essa entra in vigore il 1° gennaio 2025 unitamente agli articoli 11 capoverso 1, 30 capoversi 3 e 4, 35a-35t la cui entrata in vigore è stata sospesa dal Tribunale federale con decreto presidenziale del 2 settembre 2016.~~

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, la presente modifica di legge è pubblicata nel Bollettino ufficiale delle leggi ed entra immediatamente in vigore. Sono fatti salvi gli articoli 11 capoverso 1, 30 capoversi 3 e 4, 35a-35t la cui entrata in vigore resta sospesa in virtù del decreto presidenziale del 2 settembre 2016 del Tribunale federale

Il deputato Paolo Pamini ritira l'emendamento.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del disegno di legge annesso al rapporto commissionale sono accolti con 59 voti favorevoli, 9 contrari e 2 astensioni.

Dettaglio della votazione (art. 146 cpv. 7 LGC)

Si pronunciano a favore:

Agustoni M. - Alberti E. - Ay M. - Balli O. - Battaglioni F. - Berardi G. - Bertoli M. - Bignasca B. - Biscossa A. - Bourgoin S. - Buri S. - Buzzini B. - Caprara B. - Caroni P. - Caverzasio D. - Cedraschi A. - Corti N. - Durisch I. - Ermotti-Lepori M. - Ferrari L. - Foletti M. - Forini D. - Franscella C. - Galusero G. - Garbani Nerini F. - Gardenghi C. - Garzoli G. - Genini S. - Ghisla A. - Ghisletta R. - Ghisolfi N. - Gianella Alessandra - Gianella Alex - Gnesa A. - Guerra M. - Guscio L. - La Mantia L. - Lepori D. - Maderni C. - Merlo T. - Minotti M. - Noi M. - Ortelli P. - Ortelli M. - Pagani L. - Passalia M. - Passardi R. - Petrini E. - Piezzi A. - Polli M. - Pugno Ghirlanda D. - Ris M. - Schnellmann F. - Schoenenberger N. - Seitz G. - Sirica F. - Speciali A. - Tenconi D. - Terraneo O.

Si pronunciano contro:

Filippini L. - Galeazzi T. - Isabella C. - Jelmini L. - Morisoli S. - Pamini P. - Pellegrini E. - Pinoja D. - Soldati R.

Si astengono:

Käppeli F. - Pronzini M.

Ai sensi dell'art. 140 cpv. 5, il Consiglio di Stato non chiede una seconda lettura.

6. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO

PINI N., PRESIDENTE - Prima di chiudere vorrei esprimere piena solidarietà al collega Foletti, che – ci è stato riferito – è stato aggredito verbalmente fuori da Palazzo delle Orsoline⁹. È l'occasione per ribadire che la si può anche pensare diversamente, ma la violenza è sempre e comunque da evitare.

Alle ore 19:25 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato per martedì 21 febbraio 2022.

Per il Gran Consiglio:

Il Presidente, Nicola Pini

Il Segretario generale, Tiziano Veronelli

⁹ Nel tardo pomeriggio il deputato Michele Foletti, che si trovava in Piazza Governo, è stato aggredito verbalmente e insultato da una donna. Il collega di Gran Consiglio, Giorgio Galusero, ha allertato la Polizia.