

Rapporto di maggioranza

numero	data	Dipartimento
7139 R1	1° dicembre 2015	TERRITORIO
Concerne		

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

INDICE

1.	INTRODUZIONE	2
2.	POLITICA DELLA MOBILITÀ	2
3.	LA TASSA DI COLLEGAMENTO	3
3.1	Assoggettati.....	3
3.2	Generazione di importanti correnti di traffico.....	3
3.3	Importo della tassa	4
4.	LA QUESTIONE FINANZIARIA	4
5.	LA CONSULTAZIONE.....	5
6.	L'ESAME COMMISSIONALE	5
6.1	Audizioni.....	5
6.2	Discussione	6
6.3	Emendamenti presentati in sede di esame commissionale.....	8
7.	LA MOZIONE DEL 22.9.2015.....	9
8.	CONCLUSIONE	9

* * * * *

1. INTRODUZIONE

Nel mese di dicembre 2014, il Parlamento ha modificato la Legge sui trasporti pubblici (LTPub), sancendo, in maniera chiara, il principio secondo cui *“chi genera importanti correnti di traffico è tenuto a contribuire al finanziamento dell’offerta di trasporto pubblico tramite il versamento di una tassa di collegamento”*¹. Questa importante decisione di principio riconosce che la mobilità moderna non può prescindere da un coordinamento accorto ed efficace delle diverse modalità di trasporto esistenti sul territorio.

L’anno scorso il Gran Consiglio chiese al Consiglio di Stato di poter disporre di un documento approfondito a sostegno delle scelte di dettaglio che le norme di applicazione di questo principio sono chiamate a delineare. Il Messaggio 7139 risponde, nelle intenzioni del Consiglio di Stato, a questa richiesta del legislativo.

2. POLITICA DELLA MOBILITÀ

In questo messaggio particolarmente corposo, il Consiglio di Stato illustra i principi teorici della gestione della mobilità fornendo inoltre una panoramica della politica adottata in materia, in particolare con le scelte impostate negli ultimi due anni. Si tratta di una indispensabile premessa che permette di inquadrare correttamente la problematica che riassumiamo brevemente qui di seguito.

L’automobile resta di gran lunga il mezzo di trasporto più utilizzato e, per determinate modalità di spostamento, essa rappresenta una scelta razionale. Ciò nonostante, come si è potuto constatare in altre parti della Svizzera o in Europa prima che in Ticino, il sommarsi di una serie di scelte individuali, di per sé razionali, comporta un risultato irrazionale, ossia una sostanziale congestione e a volte un vero e proprio collasso del sistema. Le code ormai quotidiane e la congestione della rete viaria comportano perdite di tempo ingenti e altrettanto ingenti danni economici, per non parlare dell’inquinamento, dei rischi per la salute, della diminuzione della qualità di vita. La crescita, apparentemente inarrestabile, della domanda pone sfide che non possono più essere eluse e che richiedono strumenti nuovi accanto a quelli usuali, e un grande sforzo di coordinamento e creatività.

I notevoli sforzi compiuti nel nostro Cantone, e l’esperienza raccolta altrove, dimostrano come non sia più sufficiente proporre alternative e suggerire cambiamenti di abitudini; per ottenere risultati tangibili occorre intervenire sui limiti e le regole che il sistema già possiede.

Non volendo ovviamente incidere sulla libertà di muoversi del cittadino, occorre dunque intervenire sugli elementi che influenzano le scelte di mobilità individuali. I due fattori più influenti sono la disponibilità e la raggiungibilità del posteggio nonché la valutazione soggettiva dell’utente del livello di spesa ritenuto “soportabile”.

Come confermano numerosi studi, e lo stesso sondaggio esperito dal DT ai valichi doganali, la disponibilità del posteggio a destinazione costituisce un elemento determinante nella scelta di utilizzare l’automobile. Se il posteggio non è posizionato nelle immediate vicinanze del posto di lavoro o se la disponibilità non ne è garantita sono prese in considerazione opzioni di spostamento alternative rispetto al traffico motorizzato individuale.

¹ Articolo 35 LTPub

I costi fissi legati all'automobile (acquisto o leasing, servizi, ecc.) sono percepiti come inevitabili: essi quindi non sono elementi decisionali nel propendere per il trasporto privato o pubblico. Al contrario il costo del posteggio assume un'importanza maggiore nella scelta degli spostamenti e, come rilevato da molti studi, influenza in maniera ragguardevole la scelta finale del mezzo di trasporto.

La modifica della LTPub si inserisce in un contesto di azioni e interventi del Cantone (nonché della Confederazione e dei Comuni) che contempla misure infrastrutturali, gestionali e promozionali coordinate tra loro e che tengono conto delle specificità del nostro territorio.

Nello sforzo di riequilibrio delle modalità di spostamento vanno evidentemente ricordati gli ingenti investimenti nella rete ferroviaria che trasformeranno alcune linee ferroviarie in una vera e propria metropolitana per la Città-Ticino.

3. LA TASSA DI COLLEGAMENTO

La modifica della LTPub ora proposta mira sostanzialmente a definire:

- La cerchia degli assoggettati;
- La concretizzazione del concetto sotteso dalla definizione di “generatori di importanti correnti di traffico”;
- L'importo della tassa.

L'obiettivo della modifica legislativa è duplice:

1. Orientare la domanda di mobilità, favorendo l'uso di modalità sostenibili;
2. Generare risorse finanziarie per sostenere lo sviluppo delle prestazioni di trasporto pubblico.

3.1 Assoggettati

Il Consiglio di Stato propone che la tassa sia corrisposta dai proprietari di posteggi con almeno 50 posti auto. Non sono considerati i posti auto connessi con un'abitazione. Sono esclusi anche i posteggi situati in aree che non presentano problemi di traffico.

Si potrebbe discutere a lungo su questa scelta che è certamente opinabile. Appare tuttavia evidente che il debitore della tassa debba essere identificabile facilmente. Inoltre i criteri di assoggettamento devono essere misurabili e oggettivi. Valutazioni complesse riguardanti il traffico generato, per esempio in numero di viaggi o chilometri complessivi, sarebbero estremamente discutibili e variabili nel tempo e comporterebbero un onere amministrativo e tecnico per le misurazioni sproporzionato.

Di converso, il numero di stalli presenti e la loro tipologia è chiaramente definito nella procedura edilizia.

3.2 Generazione di importanti correnti di traffico

Differenziando la tassa tra i posteggi destinati ai dipendenti e quelli ai clienti e utenti delle attività, il Consiglio di Stato tiene in considerazione, (correttamente a nostro modo di vedere) non solo la quantità di spostamenti generata ma anche le conseguenze del traffico

indotto, in termini di congestione della rete viaria, nonché la possibilità di far capo a modalità di trasporto diverse dall'automobile utilizzata singolarmente.

L'utilizzo del trasporto pubblico e, soprattutto, il *car pooling* costituiscono infatti un'efficace alternativa, principalmente nelle ore di punta durante gli spostamenti per recarsi al lavoro e a scuola grazie alla concentrazione di utenza in grado di sostenere un'offerta frequente di autolinee e corse ferroviarie. Lo stesso vale per il *car pooling*, che si presta per viaggi regolari di solito agli stessi orari e con destinazioni contenute in un'area relativamente ristretta.

3.3 Importo della tassa

La proposta di modifica legislativa prevede un importo compreso fra 1.- e 5.- franchi al giorno per i posteggi utilizzati dai lavoratori e da altri utenti che si spostano in modo sistematico (per es. studenti) e un importo tra 1.- e 3.- franchi al giorno per i posteggi destinati ai clienti e visitatori di commerci ed attività.

Nel primo anno il CdS intende fissare a fr. 3.50 il primo importo e a fr. 1.50 il secondo allo scopo di coprire all'incirca un terzo delle spese cantonali per il trasporto pubblico.

La proposta trova il nostro consenso. Riteniamo infatti corretto che l'importo possa essere adattato dal CdS in funzione dell'evoluzione dell'offerta di trasporto pubblico e dell'incasso effettivo, ritenuto il principio di copertura di un terzo dell'onere cantonale.

La tassa a carico dei posteggi per visitatori e utenti corrisponde a meno di 20 centesimi a cliente, importo innegabilmente sopportabile e che, a dipendenza delle scelte e della politica del singolo centro commerciale, potrebbe anche non essere riversato sui clienti stessi. Va altresì considerato che oggi molti centri commerciali, specialmente negli agglomerati, prevedono già il pagamento del posteggio dopo la prima o seconda ora.

Gli articoli 35e e 35f prevedono la riduzione della tassa per posteggi tra 50 e 100 posti auto nonché i "bonus" per coloro che ridurranno volontariamente il numero di posteggi messi a disposizione. Questi meccanismi di riduzione dell'impatto della tassa sono condivisi. Considerato che la scelta dell'uso dell'automobile, in particolare per gli spostamenti pendolari, è strettamente correlata alla disponibilità e al costo del posteggio alla destinazione, l'incentivazione a ridurre il numero di posteggi per il proprietario è del tutto funzionale al ripensamento delle modalità di viaggio.

4. LA QUESTIONE FINANZIARIA

Il Messaggio n. 7140, licenziato contestualmente a quello sulla tassa di collegamento, presenta la richiesta di credito quadro quadriennale per le prestazioni di trasporto pubblico. Esso illustra l'evoluzione della spesa per questo settore e le prospettive per i prossimi anni. È innegabile la necessità di puntare su questo mezzo di trasporto, sfruttando le opere in costruzione e quelle in progettazione per trasformarlo in vera alternativa attrattiva laddove oggi non lo sia ancora.

Questa scelta, indiscussa, comporta un aumento ulteriore della spesa nei prossimi anni.

Considerata la nota e complessa situazione delle Casse cantonali, la modifica della LTPub e la ricercata copertura di un terzo della spesa sono condivisibili.

La ricerca di misure di risparmio in altri settori dello Stato si scontra regolarmente con infinite discussioni. Condividiamo quindi l'obiettivo di influire sulle scelte di mobilità congiuntamente alla ricerca di nuove fonti di finanziamento del trasporto pubblico.

L'eventuale mancato incasso della tassa di collegamento (o l'incasso solo parziale, stante il fatto che la tassa non può essere prelevata con effetto retroattivo rispetto all'entrata in vigore delle norme) comporterebbe la modifica del coefficiente di imposta, con aggravio della pressione fiscale su tutta la popolazione in modo indiscriminato.

Riteniamo evidentemente preferibile non rimandare ulteriormente l'applicazione del principio della tassa di collegamento, che permetterebbe di **agire sulle scelte dei pendolari frontalieri** e (a dipendenza delle scelte dei datori di lavoro) di far capo a un prelievo fiscale legato a questa categoria di utenti della nostra rete stradale che, con le regole attuali, **non contribuisce al finanziamento della mobilità in Ticino, nonostante sia un fattore importante del problema.**

In buona sostanza, nella scelta di incidere su tutta la popolazione o solo in parte su di essa, propendiamo evidentemente per la seconda opzione, considerato che, secondo le indicazioni fornite più del 50% della tassa verrà pagata dai pendolari frontalieri.

5. LA CONSULTAZIONE

Nel corso dell'estate il Consiglio di Stato ha consultato Comuni, Enti e cerchie interessate. Dalle risposte pervenute risulta un vario spettro di prese di posizione. Accanto alle posizioni di consenso completo o di assoluta contrarietà, vi sono numerose proposte di modifica di uno o l'altro articolo.

Complessivamente risulta che il principio della tassa è condiviso dalla maggior parte dei soggetti consultati.

Alcune richieste sono state accolte favorevolmente dal Consiglio di Stato che le ha inserite nella modifica di LTPub presentata. La principale riguarda la differenziazione regionale; da più parti è stato richiesto di considerare le peculiarità delle regioni e il diverso impatto sul traffico. Il CdS accoglie questa legittima considerazione, limitando il prelievo fiscale ai posteggi situati nei comuni/frazioni che registrano forti problemi di traffico. Il riferimento sarà all'elenco contenuto nel Regolamento sulla Legge sullo sviluppo territoriale che contiene le regole per la realizzazione di posteggi privati. Viene quindi creato un nesso tra la realizzazione e la fiscalizzazione dei posteggi.

L'altro argomento principale che ha portato il CdS a rivedere le norme è quello legato alla riduzione della tassa per chi volontariamente diminuisce i posteggi (art. 35f). Correttamente, vengono premiati i proprietari virtuosi che volontariamente riducono in modo durevole il numero di posti auto disponibili, dando un contributo concreto alla riduzione del traffico generato.

6. L'ESAME COMMISSIONALE

6.1 Audizioni

Allo scopo di approfondire in maniera sufficiente il messaggio governativo, di raccogliere le opinioni degli enti e delle associazioni più direttamente toccati dalle misure proposte, e di comporre un quadro esaustivo della problematica, la Commissione della gestione e delle finanze ha condotto una serie di approfondite audizioni:

- il 17 novembre sono stati ospiti della Commissione gestione e finanze il Direttore del Dipartimento del territorio, on. Claudio Zali accompagnato dai suoi collaboratori;

- il 23 novembre il Consiglio di Stato si è incontrato con la Commissione gestione e finanze per chiarire le conseguenze di tipo finanziario e politico di un eventuale rinvio della discussione del M7139 a gennaio (quindi al di fuori della discussione del P2016);
- il 24 novembre, sono stati sentiti in audizione i rappresentanti dell'Associazione Economia e Ambiente (ASSEA), signor Michele Dedini (presidente) e dell' Avv. Gianluca Padlina (membro di comitato); dell'Associazione Industrie Ticinesi (AITI) avv. Fabio Regazzi (presidente) e Stefano Modenini (direttore); della Distributori Ticinesi, signor Enzo Lucibello (presidente);
- sempre il 24 novembre sono stati ascoltati i rappresentanti della Associazione Traffico e Ambiente, signor Werner Herger (segretario dell'ATA della Svizzera italiana) e signora Caroline Camponovo Berardi (Presidente dell'ATA della Svizzera italiana).

6.2 Discussione

La discussione commissionale ha ruotato attorno ad alcune criticità ed elementi di complessità che in parte sono stati risolti tramite la discussione e grazie ai chiarimenti portati dal governo medesimo. Li riassumiamo molto succintamente qui di seguito.

1. *Tempistiche*

Il Governo ha chiarito che un'evasione del messaggio non contestuale alla trattazione del preventivo 2016 avrebbe attivato i meccanismi connessi con le normative del freno al disavanzo²

2. *Questioni giuridiche*

La Commissione della gestione ha preso atto di alcuni quesiti di natura giuridica sollevati su più punti, soprattutto da parte delle associazioni economiche, e ha rivolto alcune domande al governo. Nella sua risposta del 30 novembre 2015 il governo conferma che la sostenibilità giuridica delle misure in oggetto *“è stata attentamente valutata dall'Ufficio giuridico del Dipartimento del Territorio”*. Il Consiglio di Stato precisa e conferma che la tassa di collegamento è in realtà un'imposta *“o meglio un'imposta speciale a destinazione vincolata.”* Dal punto di vista giuridico la denominazione *“tassa”* sarebbe irrilevante (vedasi ad esempio la tassa di bollo che è anch'essa in realtà un'imposta). Il governo precisa infine che il cantone è sovrano dal punto di vista del prelievo fiscale, la tassa di collegamento rispetta il principio di legalità³; essa costituisce sia una imposta orientativa (*Lenkungssteuer*), sia un'imposta di rivalsa dei costi (*Kostenanlastungssteuer*). In quanto imposta speciale la tassa di collegamento *“rispetta i principi fondamentali applicabili”* concretamente, cioè proporzionalità, uguaglianza giuridica, divieto d'arbitrio, generalità e uniformità, principio dell'imposizione secondo la capacità economica, principio della libertà economica e della garanzia della proprietà. Infine a questo riguardo il Consiglio di Stato sostiene di aver valutato anche le riserve apportate dalle *“cerchie d'interesse contrarie alla tassa di collegamento”* esposte da queste nell'ambito di un incontro organizzato dal DT. Secondo il governo *“tali tesi sono state ritenute non preminenti in quanto inconferenti alla fattispecie e in ogni caso prive di fondamento”*.

In Commissione gestione e finanze è stato anche sollevato, dai rappresentanti dell'economia, l'esempio dei cantoni SG e LU in cui si sarebbero evidenziate problematiche di applicabilità giuridica. A questo riguardo il governo risponde che *“l'obbligo di contributo ai costi delle linee (di trasporto pubblico) che toccano impianti generatori di forti correnti di traffico “equivalgono alle medesime misure “in vigore in Ticino fino alla fine del 2014 e di difficile applicazione”*. Il Consiglio di Stato segnala che, a mente sua, le misure prese in quei cantoni corrispondono a fattispecie diverse da quelle oggetto della normativa ticinese di cui si discute.

² Audizione Consiglio di Stato, 23 novembre 2015

³ art 5 e 127 cpv 1 Cost.)

A precisa domanda commissionale il governo conferma che la tassa di collegamento non è assimilabile a una tassa di transito (espressamente vietata dalla Costituzione Federale)⁴

In merito alla questione sollevata in commissione volta a chiarire perché il modello della tassa di collegamento non sia stato costruito secondo i medesimi principi contenuti nel regolamento della Legge sullo sviluppo territoriale (RLst artt. 51-62) il governo risponde che *“per il calcolo dell’imposta dovuta non sono stati previsti importi differenziati in funzione della qualità del trasporto pubblico poiché il traffico generato è proporzionale al numero di stalli mentre la qualità del trasporto pubblico risulta determinante a monte per definire la dimensione del posteggio”*. Rispondendo a questo quesito il governo ribadisce che l’obiettivo della tassa di collegamento è incentivare il car pooling: *“in tal senso una riduzione dell’imposta in funzione del trasporto pubblico ridurrebbe l’effetto auspicato”*. Infine gli artt. 51-62 della RLst sono stati tenuti presente nel definire il perimetro di applicabilità.

La Commissione non ha avuto tempo a sufficienza per espletare approfondimenti giuridici propri e fa fede a quanto comunicato formalmente dal Governo. Invita tuttavia il CdS a sciogliere i nodi giuridici ancora aperti in tempo utile per il dibattito parlamentare.

3. Deducibilità fiscale

Un tema emerso durante la discussione riguarda l’eventuale deducibilità fiscale delle misure connesse con il pagamento della tassa di collegamento. In tal senso è stata rivolta al governo una domanda precisa. Nella sua risposta il Consiglio di Stato sottolinea che l’imposta è dovuta da aziende organizzate sia *“nella forma di persona giuridica (...), sia quale persona fisica che svolge un’attività lucrativa a titolo indipendente (...)”*. Per questo motivo una risposta *“applicabile ai differenti soggetti fiscali”* non è possibile. Fondamentalmente bisogna chiarire se il proprietario del fondo assoggettato intenda assumersi l’onere oppure ribaltarlo sugli utenti del parcheggio. Il Consiglio di Stato procede poi a delineare alcuni esempi cui si rimanda interamente. Qui ricordiamo solo l’esempio in cui un’azienda si assumesse integralmente il pagamento della tassa. In questo caso essa sarebbe deducibile e andrebbe quindi a incidere sul risultato d’esercizio *“generando un minore introito per l’ente pubblico.”*

4. Parità di trattamento per cittadini di aree discoste

Altro tema emerso con forza durante la discussione commissionale riguarda l’eventuale svantaggio per i cittadini abitanti in aree discoste, poco servite dai mezzi pubblici. A questo riguardo si è fatto notare, senza proporre soluzioni precise, che chi vive in aree di vale e lavora in zone urbane non ha a disposizione le medesime alternative in termini di trasporto pubblico, di cui dispone invece chi vive in regioni più centrali.

5. Effetto soglia

La questione della ‘numero dei parcheggi soggetti a tassa è stata sollevata più volte. L’evidente *“effetto soglia”* dovuto al numero di parcheggi necessari perché la normativa scatti, è stato stigmatizzato da più parti. Inoltre vi è chi ha fatto notare che volendo incentivare un uso più frequente del mezzo pubblico, sarebbe utile non avere parcheggi esenti. Durante la sua audizione⁵, il consigliere di stato Zali ha spiegato che dietro la scelta di mettere un filtro a 50 parcheggi stanno considerazioni pratiche (difficoltà di censimento di superfici minori); di praticabilità politica; e di rapporto costi-benefici. Detto ciò, si è anche rilevato che la normativa permette di considerare comprensori per cui si può evitare che più superfici appena sotto il limite di 50 posteggi vengano contate singolarmente⁶.

⁴ Art 105

⁵ 17 novembre 2015

⁶ Art. 35b “Assoggettamento”

6. *Proiezione del gettito*

La Commissione Gestione e Finanze ha chiesto anche che fosse fornita dal governo una tabella in cui figurasse la suddivisione dei parcheggi per dimensione e una proiezione dell'ammontare del gettito per categoria di grande generatore, applicando tasse differenti. Di seguito riportiamo la tabella e lo specchio relativo alla proiezione del gettito.

Posti auto stimati per la categorie "clienti" rispettivamente "dipendenti" suddivisi per dimensione del posteggio

Dimensione posteggio	Clienti	Dipendenti
50 -99	3'200	4'500
100-199	2'800	5'400
200-299	1'800	2'600
300-399	600	1'400
400-499	2'800	400
500-	2'800	700
Totale	14'000	15'000

Proiezione dell'ammontare del gettito per ogni categoria di grande generatore applicando le seguenti tasse

- Clienti (centri commerciali, ecc.)
 - Tassa di fr. 1.50 importo totale CHF 6.3 mio
 - Tassa di fr. 1.-- importo totale CHF 4.2 mio

- Dipendenti (aziende, datori di lavoro, ecc.)
 - Tassa di fr. 3.50 importo totale CHF 11.8 mio
 - Tassa di fr. 3.-- importo totale CHF 10.1 mio
 - Tassa di fr. 2.50 importo totale CHF 8.4 mio

 - Tassa di fr. 2.-- importo totale CHF 6.8 mio
 - Tassa di fr. 1.50 importo totale CHF 5.0 mio

6.3 Emendamenti presentati in sede di esame commissionale

Nell'ambito della discussione commissionale, il PLRT ha presentato due emendamenti. Il primo modifica l'ammontare massimo della tassa per personale e utenti che si spostano in maniera sistemica, descritto all'articolo 35e "Ammontare della tassa", abbassandolo da fr. 5.- a fr. 3.50.

Il secondo emendamento del gruppo PLRT propone l'introduzione di una disposizione transitoria del seguente tenore:

"La tassa di collegamento è soggetta a un periodo di prova della durata di 3 anni dalla sua entrata in vigore. Entro questo termine il Consiglio di Stato allestisce all'attenzione del Gran Consiglio un rapporto riguardo gli 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. Il Gran Consiglio si pronuncia in merito al suo mantenimento."

La maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze aderisce alla proposte di emendamento presentate in questo capitolo.

7. LA MOZIONE DEL 22.9.2015

Con la Mozione intitolata “Tassa di collegamento: tener conto degli sforzi e dei costi sostenuti da quelle aziende che hanno spontaneamente seguito le direttive del Dipartimento del territorio fin dall’ottobre 2013”, i deputati Pamini, Chiesa, Filippini, Morisoli e Pinoja rilevano che alcune industrie ticinesi hanno compiuto sforzi organizzativi importanti e sostenuto costi non indifferenti per attuare misure di contenimento del traffico veicolare generato dai propri dipendenti, dando in tal modo seguito agli inviti del DT. Gli autori della mozione ritengono, quindi, che la tassa di collegamento debba tener conto di questi sforzi e chiedono che:

- *[...] le aziende che si muovono [...] per il miglioramento del traffico e dell’ambiente possano detrarre tali costi da quelli legati ai parcheggi aziendali [...];*
- *il nuovo piano di mobilità [...] trovi il suo finanziamento nelle casse dello Stato.*

Con l’articolo 35f si risponde positivamente alla prima richiesta. La seconda trova riscontro nel Messaggio 7106 dell’8 luglio 2015 concernente lo stanziamento di un credito quadro di fr. 1'000'000.- per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità aziendale. Per queste ragioni la mozione è da considerare evasa.

8. CONCLUSIONE

Il Messaggio che accompagna la proposta di modifica della LTPub risponde in modo esaustivo alla richiesta di precisare la politica della mobilità e contestualizzare l’istituzione della tassa di collegamento.

Quest’ultima appare oggi urgente ed efficace poiché permette di rispondere a due esigenze incontestate: il finanziamento del trasporto pubblico (anche da parte dei frontalieri, ed è la prima volta che ciò avviene) che in prospettiva comporterà oneri finanziari accresciuti, e l’incentivazione per i pendolari ad interrogarsi e modificare quando possibile le proprie abitudini di mobilità dando così un contributo alla risoluzione dei problemi di traffico che affliggono il Cantone e il Sottoceneri in particolare. Si ricorda in conclusione che dai sondaggi effettuati ai valichi 9 lavoratori frontalieri su 10 viaggiano in auto da soli, e l’84% dispone di un posteggio gratuito in Ticino. Ad oggi le auto che ogni giorno entrano in Ticino per lavoro sono più di 50mila.

Il messaggio utilizza meccanismi razionali e proporzionati per contribuire, insieme ad altri strumenti già attivati, alla riduzione del traffico automobilistico privato e per incentivare l’uso del mezzo pubblico. Differenzia tra zone a maggiore o minore congestione, mira a una disincentivazione maggiore del traffico sistemico rispetto agli spostamenti non sistemici, permette una serie di agevolazioni per i proprietari di fondi che volessero diminuire il numero di stalli disponibili.

La maggioranza della Commissione gestione e finanze lo ritiene uno strumento valido, insieme ad altri, per porre rimedio ai grandi problemi di viabilità che affliggono ampie regioni del Cantone, con gravi conseguenze sulla qualità di vita, sull’ambiente e sulla salute.

* * * * *

La maggioranza della Commissione gestione e finanze, pur ribadendo che alcuni aspetti giuridici dovranno essere ulteriormente sviluppati, raccomanda al Gran Consiglio di accogliere il messaggio con gli emendamenti proposti nel presente rapporto.

Per la maggioranza della Commissione gestione e finanze:

Sergio Savoia, relatore

Badasci - Caprara (con riserva) - Caverzasio -

Farinelli (con riserva) - Foletti - Garobbio -

Gianora (con riserva) - Guerra - Kandemir Bordoli -

Lurati S. (con riserva) - Pini (con riserva) -

Quadranti (con riserva)

Disegno di

LEGGE

sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994; modifica

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- visto il messaggio 4 novembre 2015 n. 7139 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto 1° dicembre 2015 n. 7139 R1 della maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze,

d e c r e t a :

I.

La legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 è così modificata:

Titolo

Legge sui trasporti pubblici (LTPub) del 6 dicembre 1994

Art. 11 cpv. 1

¹L'offerta di trasporto è poi adottata dal Consiglio di Stato e intimata ai Comuni interessati.

Art. 30 cpv. 3 e 4 (nuovo)

³Il contributo dei Comuni per gli investimenti è stabilito dal Consiglio di Stato in funzione dei vantaggi loro derivanti, come, ad esempio, il miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza locali, la riduzione delle immissioni, la migliore sistemazione urbanistica. Nello stabilire il contributo si tiene pure conto della capacità economica dei Comuni stessi.

⁴Contro la decisione del Consiglio di Stato, i Comuni hanno la facoltà di ricorso al Gran Consiglio; è applicabile la legge sulla procedura amministrativa (LPAm) del 24 settembre 2013.

Capitolo IV: **Tassa di collegamento**

Capitolo V: **Traffico regionale Abrogato**

Art. 35°

Destinazione della tassa

Il provento della tassa di collegamento è vincolato al finanziamento delle spese di gestione dell'offerta di trasporto pubblico ai sensi dell'art. 23 cpv. 2 e concorre a coprire l'onere a carico del Cantone, dedotti i contributi della Confederazione, dei Comuni e di terzi.

Art. 35b (nuovo)

Assoggettamento

¹La tassa di collegamento è prelevata nei Comuni in cui si applica il regolamento cantonale posteggi privati, giusta gli art. 42 segg. legge sullo sviluppo territoriale del 21 giugno 2011 (Lst).

²Sono assoggettati alla tassa i proprietari di fondi o di un insieme di fondi in connessione spaziale o funzionale, sui quali vi sono posteggi per almeno 50 autoveicoli; non si computano i posti auto destinati al servizio di abitazioni.

³La Confederazione, il Cantone e i Comuni, come pure gli altri enti di diritto pubblico, sono assoggettati alla tassa analogamente ai privati, ma limitatamente ai posteggi per il personale e per altri utenti che si spostano in modo sistematico (art. 35e cpv. 1 lett. a).

Art. 35c (nuovo)

Debitore della tassa

Debitore della tassa di collegamento è il singolo proprietario fondiario, limitatamente ai posti auto presenti sul suo fondo o sui suoi fondi, anche quando l'assoggettamento alla tassa è determinato dalla connessione spaziale o funzionale di un insieme di fondi appartenente a proprietari diversi.

Art. 35d (nuovo)

Esenzioni

Sono esentati dalla tassa i posteggi precisati dal Consiglio di Stato per attività turistiche, di svago e culturali, nonché per luoghi di culto. Sono inoltre esentati dalla tassa i posteggi pubblici definiti dal Consiglio di Stato.

Art. 35e (nuovo)

Ammontare della Tassa

¹La tassa è stabilita dal Consiglio di Stato in funzione del numero di posti auto, distinguendo tra la categoria di posteggi destinati al personale e ad altri utenti che si spostano in modo sistematico, e la categoria di posteggi destinati a clienti e visitatori, in modo da coprire di principio un terzo delle spese di gestione (art. 23 cpv. 2), ritenuti in ogni caso i seguenti importi minimi e massimi:

- a) per i posteggi destinati al personale e ad altri utenti che si spostano in modo sistematico importo minimo fr. 1.-, massimo fr. 3.50 al giorno per singolo posto auto;
- b) per i posteggi destinati a clienti e visitatori importo minimo fr. 1.-, massimo fr. 3.- al giorno per singolo posto auto.

²Gli importi minimi e massimi sono indicizzati all'evoluzione dei prezzi (riferimento: gennaio 2016).

³Ai posteggi con meno di 100 posti auto si applica una riduzione progressiva della tassa, laddove la riduzione massima ammonta al 15% ed è conseguita in presenza di 50 posti auto.

⁴Per i posteggi ad uso misto si procede ad una valutazione approssimativa delle destinazioni e si applica proporzionalmente la relativa tassa.

⁵La tassa è dovuta per i giorni di effettivo esercizio dei posteggi, ritenuti di regola 360 giorni all'anno per quelli connessi ad attività in esercizio ogni giorno, 300 giorni per quelle in esercizio sei giorni alla settimana e 250 giorni per quelle in esercizio fino a cinque giorni alla settimana.

⁶Nel caso in cui il numero o la destinazione dei posteggi differisse da quella autorizzata, si applica l'art. 35g.

Art. 35f (nuovo)

Riduzione della tassa

¹Gli assoggettati che riducono volontariamente il numero dei posti auto in esercizio beneficiano di una riduzione della tassa.

²Un posto auto si considera dismesso quando è reso durevolmente inaccessibile agli autoveicoli e la dismissione è notificata al Municipio giusta l'art. 11 della legge edilizia cantonale del 13 marzo 1991.

³La riduzione è concessa *una tantum* ed ammonta all'importo della tassa teoricamente dovuta durante un intero anno per i posti auto dismessi.

⁴La riduzione di posteggi in applicazione dell'art. 60 cpv. 4 del regolamento della legge sullo sviluppo territoriale (RLst) del 20 dicembre 2011 permette di ottenere una riduzione ulteriore della tassa, equivalente al 25% dell'importo della tassa teoricamente dovuta durante un anno intero per i posti auto così dismessi.

⁵La riduzione di cui al cpv. 4 è accordata per analogia anche in caso di formazione di nuovi posteggi in misura inferiore al numero dei posteggi necessari giusta l'art. 60 cpv. 1, 2 e 3 RLst.

Art. 35g (nuovo)

Posteggi abusivi

¹In base alla situazione di fatto e sino alla cessazione dell'uso indebito o al conseguimento di un'autorizzazione a posteriori, i proprietari dei fondi interamente o parzialmente adibiti a posteggio in assenza di valida autorizzazione edilizia sono soggetti al pagamento di un importo sostitutivo della tassa di collegamento.

²L'importo sostitutivo della tassa di collegamento corrisponde all'ammontare della medesima, ritenuto l'ammontare in vigore più elevato tra quelli di cui all'art. 35e cpv. 1, computato per 360 giorni.

³L'importo sostitutivo è prelevato dall'autorità competente. Fanno stato gli art. 35h-35n.

Art. 35h (nuovo)

Procedura

a) obbligo di dichiarazione e collaborazione

¹ I proprietari assoggettati alla tassa sono tenuti a dichiarare all'autorità competente i dati necessari per il calcolo della tassa e a notificare i relativi cambiamenti.

² I proprietari assoggettati sono tenuti a fare tutto il necessario per consentire una tassazione completa ed esatta.

Art. 35i (nuovo)

b) accertamento

L'autorità competente ha la facoltà di compiere tutti gli atti necessari all'imposizione della tassa, segnatamente di eseguire o far eseguire il conteggio dei posteggi potenzialmente oggetto della tassa, se necessario anche senza preavviso e accedendo alla proprietà privata.

Art. 35l (nuovo)

c) decisione

¹ L'autorità competente determina annualmente l'ammontare della tassa mediante decisione di tassazione.

² Se i proprietari assoggettati, nonostante diffida, non soddisfano i loro obblighi procedurali oppure se la tassa non può essere accertata esattamente per mancanza di dati, l'autorità competente esegue la tassazione d'ufficio in base a una valutazione ponderata.

Art. 35m (nuovo)

d) reclamo

¹ Contro la decisione di tassazione è data facoltà di reclamo all'autorità competente, entro il termine di 30 giorni dalla notificazione.

² L'autorità competente prende la sua decisione fondandosi sui risultati dell'istruttoria, con le medesime facoltà che le spettano in sede di tassazione, sentiti gli assoggettati, può modificare la tassazione anche a loro svantaggio.

³ Non è permesso ritirare il reclamo quando emerge dalle circostanze che la decisione di tassazione era insufficiente.

Art. 35n (nuovo)

e) ricorso

¹ I proprietari assoggettati possono impugnare con ricorso scritto la decisione su reclamo dell'autorità competente, entro 30 giorni dalla notifica, davanti alla Camera di diritto tributario.

² Nell'esame del ricorso, la Camera di diritto tributario ha le medesime attribuzioni dell'autorità competente nella procedura di accertamento.

³ Si applicano per il resto gli art. da 227 a 231 della legge tributaria del 21 giugno 1994.

Art. 35o (nuovo)

f) modifica della decisione di tassazione

¹In caso di modifica di circostanze rilevanti è data in ogni tempo la facoltà di chiedere all'autorità competente la modifica della decisione di assoggettamento.

²La modifica ha effetto solo a far tempo dalla data della richiesta.

Art. 35p (nuovo)

Esigibilità

La tassa di collegamento è dovuta dal momento in cui sono date le condizioni di assoggettamento.

Art. 35q (nuovo)

Prescrizione

¹Il diritto di tassare si prescrive in cinque anni da quando sono date le condizioni di assoggettamento.

²La prescrizione non inizia a decorrere, o è sospesa, durante la procedura di reclamo e di ricorso.

Art. 35r (nuovo)

Disposizioni penali

¹Chiunque viola intenzionalmente o per negligenza un obbligo che gli incombe giusta la presente legge oppure una disposizione presa in applicazione di quest'ultima, in particolare non adempie gli obblighi di dichiarazione e collaborazione, oppure ostacola l'accertamento dei dati necessari all'imposizione della tassa, è punito con la multa fino a fr. 10'000.-.

²Le multe sono pronunciate dall'autorità competente per la decisione di tassazione.

³Alla procedura si applica la legge di procedura per le contravvenzioni.

Art. 35s (nuovo)

Disposizioni esecutive

Il Consiglio di Stato emana il regolamento di applicazione in cui definisce l'autorità competente e stabilisce le prescrizioni di dettaglio.

Art. 35t (nuovo)

Norma transitoria

¹La tassa di collegamento è soggetta a un periodo di prova della durata di 3 anni dalla sua entrata in vigore. Entro questo termine il Consiglio di Stato allestisce all'attenzione del Gran Consiglio un rapporto riguardo gli 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.

II

¹Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, questa modifica di legge è pubblicata nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.

²Il Consiglio di Stato ne stabilisce la data di entrata in vigore.