

Rapporto di minoranza 1

numero	data	Dipartimento
7139 R2	9 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

Nell'ambito dell'esame del Messaggio concernente il Preventivo 2015 ci eravamo espressi criticamente sulle modalità di presentazione della proposta originaria di modifica della LTP intesa ad introdurre la Tassa di collegamento, censurando il fatto che la stessa fosse stata sottoposta sulla base di valutazioni approssimative e generiche, senza un reale approfondimento dei suoi parametri di applicazione e senza il previo necessario coinvolgimento degli attori interessati.

Non di meno - coscienti della critica situazione della mobilità del nostro Cantone, e condividendo la necessità di mettere in atto le necessarie misure atte a contrastare le relative ricadute negative sulla qualità di vita dei suoi abitanti, ma anche a predisporre le adeguate condizioni quadro per lo sviluppo socio-economico che occorre nel contempo promuovere - avevamo espressamente dichiarato, date le necessarie premesse, la nostra adesione al principio dell'introduzione di una Tassa ecologica, atta a diminuire il traffico nelle zone congestionate del Ticino e la disponibilità in tempi celeri ad andare in Gran Consiglio per l'approvazione finale.

Per questo motivo il Gruppo PPD ha coerentemente proposto l'emendamento della LTP (nel frattempo entrato in vigore) approvato dalla maggioranza delle forze politiche presenti in Gran Consiglio, e in seguito immediatamente presentato alcune "proposte di lavoro" da considerare nell'ambito dell'allestimento del nuovo disegno di modifica della legge, da sottoporre a consultazione.

In particolare avevamo chiesto che il nuovo sistema della Tassa considerasse i seguenti elementi:

1. *Il Cantone definisce il carico massimo stradale ammissibile nelle arterie principali per garantire una circolazione fluida.*
2. *Il Cantone definisce il carico massimo di traffico possibile per comparto territoriale.*
3. *Nelle zone dove il carico stradale regolarmente supera quello massimo il traffico dev'essere ridotto.*
4. *Gli attrattori di traffico privati e pubblici devono mettere in atto le misure per ridurre il traffico affinché rientri nelle norme, mediante riduzione del numero di posteggi, promozione della mobilità aziendale e altre misure. Il Cantone sorveglia e garantisce i necessari collegamenti di trasporto pubblico.*

5. *Chi non contribuisce concretamente alla riduzione del traffico è tenuto a pagare un contributo sostitutivo.*
6. *Il contributo sostitutivo verrà potrà essere utilizzato unicamente per l'adozione di ulteriori misure di riduzione del traffico e **non** per coprire disavanzi strutturali.□□*

Per quanto sia evidente che la nuova legge oggi in discussione non tenga particolarmente conto di quanto sopra esposto, o ne tiene conto solo in modo marginale, il Gruppo PPD rimane favorevole all'introduzione di misure che vadano ad incidere in modo determinante sulla qualità di vita della popolazione toccata e sull'ambiente, oltre che sul miglioramento della viabilità nel Cantone.

Preso atto che solo alcuni dei nostri postulati sopra riportati sono stati parzialmente acquisiti nella nuova Legge (in particolare la destinazione vincolata del provento della Tassa al finanziamento delle spese dell'offerta di trasporto pubblico; art. 35a); mentre altri (per es. inserimento di bonus, esenzione dal pagamento per gli abitanti delle zone periferiche) sono stati considerati in modo parziale, in alcuni casi in modo errato o addirittura ingannevole, presentiamo questo breve rapporto affinché questa **nuova Tassa a carico dei ticinesi** divenga concretamente efficace dal punto di vista ecologico, equa nei confronti dell'intera cittadinanza e, come più volte dichiarato proprio da chi oggi la propone, efficace per ridurre il traffico provocato dai lavoratori frontalieri, che devono venir chiamati anche loro alla cassa almeno a pari dei cittadini ticinesi.

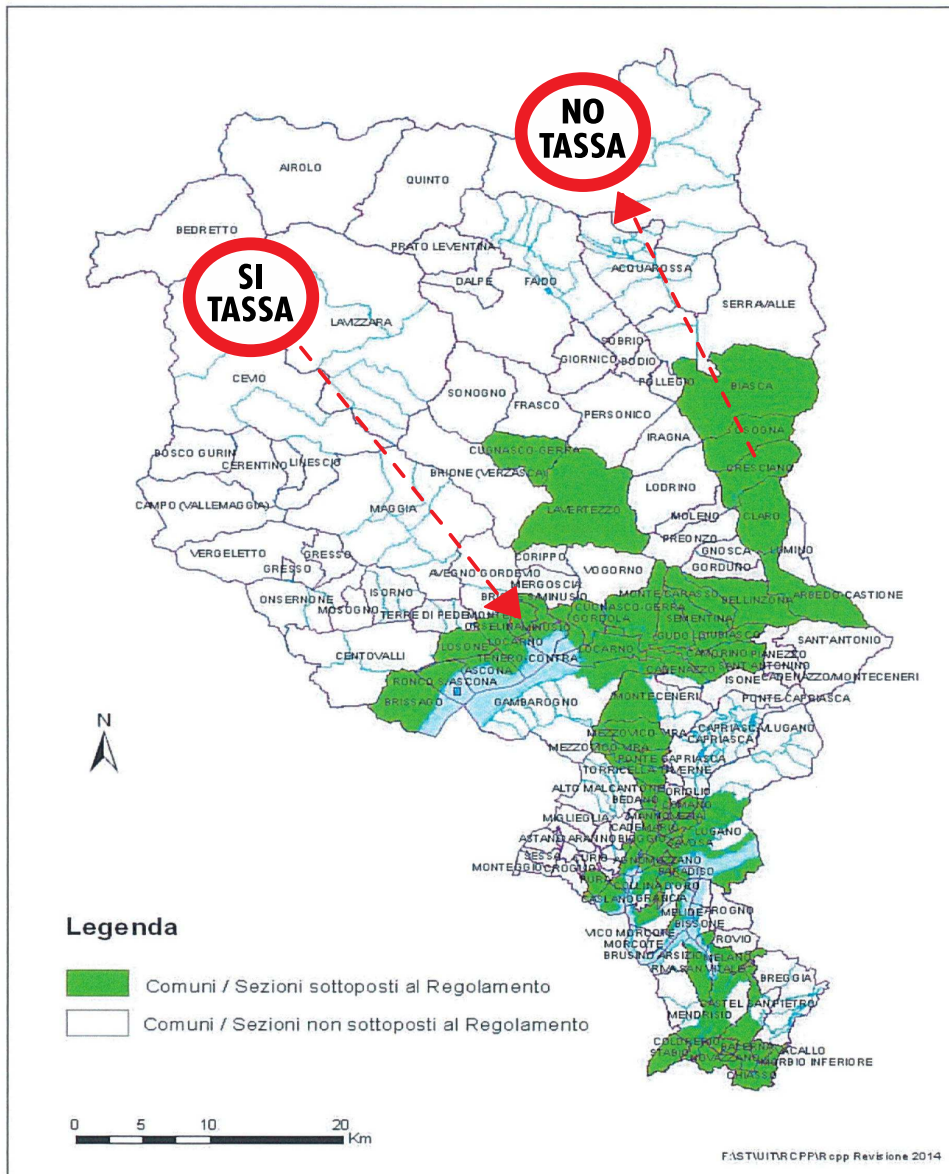
LE PRINCIPALI CRITICITÀ

- **Solidità giuridica claudicante?** Per quanto riguarda la solidità giuridica del nuovo impianto legislativo è legittimo nutrire qualche dubbio, anche perchè il Governo non ha risposto in modo esaustivo a tutti i quesiti posti. Pertanto, al fine di adempiere fino in fondo al nostro mandato (legislativo), sarebbe stato auspicabile da parte di questo Gran Consiglio un approfondimento degno di questo nome, soprattutto di fronte alla credibilità degli elementi pervenuteci durante le audizioni da parte delle cerchie interessate e alla luce di quanto successo in altri cantoni. A questo scopo è stato chiesto di prolungare i tempi d'esame in Commissione; non di anni, ma di qualche settimana, al massimo fino alla fine del mese di gennaio. Ma il pressing imposto dal Governo unitamente alla minaccia (infondata e pretestuosa!) dell'aumento delle imposte hanno portato al dietrofront della maggioranza commissionale che ha aderito al rapporto di maggioranza. A questo punto l'intera responsabilità sulla validità giuridica di questa Tassa è quindi rinviata alla buona fede dei colleghi e alle garanzie pervenute dal Governo. *Affaire a suivre.*
- **Tempistica non rispettata:** nonostante il Direttore del Dipartimento, all'indomani del voto sul Preventivo 2015, avesse annunciato un *tour de force* che implicava la rinuncia alle vacanze natalizie, e successivamente annunciato al Quotidiano che la Tassa non fosse prioritaria a causa della difficile congiuntura, il Messaggio è giunto ugualmente in Commissione, ma 10 mesi dopo, solamente all'inizio di novembre, a meno di un mese dalla firma dei rapporti e dal voto sul Preventivo.
- **La Tassa la pagano per i 2/3 i ticinesi, solo 1/3 i frontalieri:** la nuova Tassa, contrariamente a quello che in molti credono, non è solo il pendolare frontaliere a doverla pagare ma in gran parte verrà prelevata dalle tasche degli operai ticinesi e delle loro famiglie che si recheranno nei nostri supermercati. Per i lavoratori l'importo che

dovranno versare potrà superare gli 800 franchi all'anno, da aggiungersi ad un eventuale affitto. Se per i lavoratori frontalieri, che beneficiano di un cambio molto favorevole, non si tratterà di un sacrificio insopportabile, per i domiciliati il discorso cambia. Questo aspetto, non affrontato, andrà anche a scapito dell'effetto dissuasivo che in teoria starebbe all'origine dell'introduzione del balzello. Ci sembra quindi necessario prevedere una **differenziazione dell'importo della Tassa tra residenti e frontalieri** in modo da aumentare in modo sensibile l'effetto deterrente, tenuto conto del fatto che quest'ultimi, pur utilizzando tutti i giorni le nostre strade, non pagano la Tassa di circolazione -vedi emendamento **Art. 35e cpv. 1bis (nuovo)**

- **La Tassa degli operai:** questa Tassa colpisce in primo luogo gli operai, che giornalmente si recano nelle aziende a lavorare. La maggior parte di essi è pure soggetta ad orari di lavoro fissi, oppure ai turni imposti dalle necessità aziendali, non sempre conciliabili con gli orari dei mezzi di trasporto pubblico. Buona parte di queste persone non appartiene certo ad una classe di salariati agiata. Per contro, negli uffici delle città, vi lavora in genere personale ben pagato, per non dire super pagato. Questi hanno il vantaggio di poter lavorare, in genere, in un regime d'orari flessibile, quindi ben adattabile all'offerta di trasporto pubblico. Quest'ultimi, contrariamente alla prima categoria, non dovranno pagare tasse e godranno di una situazione privilegiata.
- **Abitanti delle zone periferiche ulteriormente penalizzati:** apparentemente le periferie e i suoi abitanti sembrerebbero essere stati graziati dal nuovo balzello. Ciò sarebbe naturalmente auspicabile secondo la logica che nelle periferie non c'è un problema di traffico e l'offerta dei servizi di trasporto pubblico non è sufficientemente sviluppata per concretamente rappresentare un'alternativa alla mobilità privata dei lavoratori pendolari, **costretti** a recarsi al lavoro nelle zone urbane. Purtroppo la realtà è ben diversa e le cose non stanno affatto così. Ad essere esentati dalla Tassa sono unicamente i posteggi ubicati nelle zone periferiche (bianche) ma non i lavoratori ivi domiciliati che ogni giorno sono obbligati a recarsi al lavoro nelle zone urbane (verdi). Questa situazione porterà alla palese contraddizione nella quale un abitante di Biasca che lavora a Dalpe **non dovrà pagare** nessuna Tassa, mentre, viceversa, ossia un abitante di Dalpe che lavora a Biasca, **dovrà pagarla** eccome - vedi emendamento **Art. 35d cpv. 2 (nuovo)**

Allegato 1 Rappresentazione grafica dei Comuni / Sezioni in cui si applica il Rcpp



- **Questa Tassa non ha effetto concreto sulla situazione viaria caotica nei centri urbani:** la Tassa così come concepita non ha nessun effetto dissuasivo all'interno delle città. È palese che nei centri urbani non ci sono (o sono rari) conglomerati di posteggi che superano le 50 unità, quindi soggetti alla Tassa. Per contro ci sono molti posteggi singoli, che continueranno indisturbati ad essere utilizzati.
- **Insufficiente efficacia ecologica e sulla salute dei ticinesi:** questo nuovo balzello ha come scopo principale quello di portare benessere alla salute e alla qualità di vita della cittadinanza e pertanto è necessario che il sacrificio richiesto ai ticinesi vada concretamente ad attenuare il problema del congestionamento del traffico nelle zone toccate dal problema. Questo aspetto risulta essere un punto fondamentale della

risoluzione del problema, ma fintanto che non verranno intraprese delle misure di incentivazione serie ed efficaci, tutto quanto detto rimarrà solo una bella retorica, con un nulla di fatto. Tra i provvedimenti prioritari e immediati vi sono i programmi di mobilità aziendale. A titolo di esempio, un bus aziendale costa da 100'000 a 300'000 CHF l'anno e il nuovo credito di 2 mio. che il Gran Consiglio andrà a votare, qualora tutte le 125 aziende che finora si sono dette interessate al programma dovessero accedere al credito, ciascuna di esse potrebbe ricevere al massimo (2 mio ./ 125) 16'000 CHF in 4 anni, ovvero 4'000 CHF all'anno. Un importo nettamente insufficiente che da solo non consentirebbe concreta efficacia per il raggiungimento degli obiettivi auspicati. A complemento è quindi da prevedere una riduzione della tassa a favore dei comportamenti ecologicamente virtuosi da parte delle aziende. - vedi emendamento **Art. 35f cpv. 6 (nuovo)**

CONCLUSIONI

Come ribadito a più riprese, il principio per il quale si intende introdurre questa nuova Tassa, ossia quello di cercare di porre rimedio alla situazione viaria caotica nella quale si trovano alcune zone del Cantone, ci trova consenzienti. Proprio per questo il Gruppo PPD si è fatto promotore preparando e presentando l'emendamento poi approvato dalla maggioranza del Parlamento in occasione del voto sul Preventivo 2015, nel dicembre scorso. Tuttavia, come qui sommariamente descritto, il Messaggio 7139, oltre a presentare qualche criticità giuridica, non adempie completamente al suo scopo che NON è quello di andare a colmare buchi nelle casse pubbliche come invece si prospetta. Per il Gruppo PPD non è neppure accettabile la *nonchalance* con la quale il Dipartimento e la maggioranza commissionale che sostiene il Rapporto di maggioranza vanno a penalizzare i lavoratori ticinesi domiciliati nelle periferie del Cantone, sconfessando con i fatti decenni di politica regionale e solidarietà tra le regioni.

* * * * *

Invitiamo pertanto questo Gran Consiglio **ad approvare** 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, così emendata.*

Per la minoranza 1 della Commissione gestione e finanze:

Fiorenzo Dadò, relatore

Bacchetta-Cattori - De Rosa

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 9 dicembre 2015 n. 7139 R2 di minoranza 1 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. 35a

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

¹Sono 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.

²Sono esentati dalla tassa i posti auto utilizzati con regolarità al luogo di lavoro da persone domiciliate nei comuni del Cantone Ticino nei quali non si applica il regolamento cantonale posteggi privati, giusta gli art. 42 segg. legge sullo sviluppo territoriale del 21 giugno 2011 (Lst).

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. 5.- 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.

^{1bis}Per i posteggi destinati al personale e ad altri utenti che si spostano in modo sistematico la tassa può essere differenziata in funzione del domicilio del beneficiario del 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.

⁶*Gli assoggettati che introducono un programma di mobilità aziendale atto a ridurre il traffico, o ne potenziano uno esistente, beneficiano di una riduzione della tassa pari ai costi di tale programma, in ogni caso non superiore al 50% della tassa. Il Consiglio di Stato verifica l'efficacia del programma di mobilità aziendale.*

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

¹I 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.

²I 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

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

²Se 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

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

²L'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.

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

Art. 35n (nuovo)

e) ricorso

¹I 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.

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

³Si 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.

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.