

Rapporto di minoranza

numero	data	competenza
8465 R2	1 ottobre 2024	DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

della Commissione gestione e finanze sull’iniziativa popolare legislativa 20 ottobre 2022 presentata da Piero Marchesi e cofirmatari denominata “Sì all’abolizione della tassa di collegamento”

1. RISPETTO DEI DIRITTI POPOLARI, NON A PAROLE MA COI FATTI

In Ticino le vie di comunicazione sono al limite del collasso, in particolare nelle ore di punta del mattino e della sera con ripercussioni sulla qualità di vita della popolazione, sulla salute, e sull’economia stessa: il territorio perde attrattività a causa delle difficoltà di spostamento e le aziende già insediate devono affrontare costi più elevati dovuti al tempo perso nel traffico.

Malgrado questa situazione non sia ancora stata risolta, il 20 ottobre 2022 è stata depositata l’iniziativa popolare legislativa denominata “Sì all’abolizione della tassa di collegamento”. Ai sensi dell’articolo 102 delle Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, con messaggio n. 8354¹ del 15 novembre 2023 il Consiglio di Stato ha invitato il lodevole Gran Consiglio a respingere l’iniziativa.

Con il messaggio 8465 R2² il Consiglio di Stato presenta poi un controprogetto per la modifica della legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 (LTPub) volto a mantenere la tassa di collegamento quale strumento incitativo al cambiamento delle abitudini di mobilità, ma limitandone il campo d’applicazione ai soli pendolari e altri utenti che si spostano in modo sistematico. Chiede quindi alla popolazione di scegliere.

Le recenti decisioni della maggioranza della commissione mostrano che vogliono rimettere in discussione con un voto in Gran Consiglio una legge decisa da un voto popolare, come lo vogliono fare gli iniziativaisti, addirittura prima che questa sia mai entrata in vigore, senza che i problemi di intasamento del traffico siano risolti. Si tratta di un esercizio molto delicato che vede una parte della commissione preoccupata, indipendentemente dalla propria opinione sulla Tassa di collegamento. La cosa mette ancora più a disagio sapendo che la legge prevede che dopo tre anni dall’introduzione della Tassa di Collegamento i suoi effetti

¹ Messaggio 8354 del Consiglio di Stato sull’iniziativa popolare legislativa elaborata del 20 ottobre 2022 presentata da Piero Marchesi e cofirmatari per la modifica della Legge sui trasporti pubblici denominata “Sì all’abolizione della tassa di collegamento” <https://www4.ti.ch/user/librerie/php/GC/allegato.php?allid=165080>

² Messaggio 8465 del Consiglio di Stato, Controprogetto all’iniziativa popolare in questione [https://www4.ti.ch/poteri/gc/ricerca-messaggi-e-atti/ricerca/risultati/dettaglio?user_gcparlamento_pi8%5Battid%5D=122399&cHash=88a7bddcbaf3d50f4e8bd60a487bfcf&user_gcparlamento_pi8\[ricerca\]=all'abolizione+della+tassa+di+collegamento](https://www4.ti.ch/poteri/gc/ricerca-messaggi-e-atti/ricerca/risultati/dettaglio?user_gcparlamento_pi8%5Battid%5D=122399&cHash=88a7bddcbaf3d50f4e8bd60a487bfcf&user_gcparlamento_pi8[ricerca]=all'abolizione+della+tassa+di+collegamento)

saranno valutati e la stessa potrà essere confermata, corretta o addirittura eliminata. Quindi perché privarsi di uno strumento prima di usarlo?

I firmatari del presente rapporto riconoscono che, tenuto conto della tecnica legislativa presentata nel parere giuridico (vedi allegati), sostenere il presente rapporto a favore del controprogetto con il voto in Gran Consiglio sia l'unica via per permettere che ad esprimersi su iniziativa e controprogetto sia la popolazione in votazione popolare. Permettiamo cittadine e cittadini di eliminare, correggere o mantenere quanto da loro deciso nel 2016.

Occasione da non perdere neppure per chi vi scrive e per coloro che riconoscono nella nuova tassa di collegamento un'occasione unica da testare come strumento per diminuire i picchi di traffico.

Poi come è previsto dalla legge stessa, dopo tre anni di monitoraggio sarà il Gran Consiglio ad esprimersi sul suo mantenimento o sulla sua abrogazione.

2. L'ITER TRA RICORSI, PANDEMIA E DIRITTI POPOLARI

Della tassa di collegamento si parla molto ma non è mai entrata in vigore, ecco perché
Dopo essere stata approvata dal Parlamento cantonale nel dicembre 2015, la tassa di collegamento è stata sottoposta a referendum e **approvata dal popolo** con il 50,7% di voti favorevoli nel giugno 2016. Poche settimane dopo e prima che potesse essere applicata, sono stati presentati **19 ricorsi con effetto sospensivo** da parte di privati, che sono stati **respinti dal Tribunale federale** nel marzo 2020, nel pieno della pandemia.

Il Tribunale federale respinge i 19 ricorsi ma arriva la pandemia

Il Tribunale federale, con decreto presidenziale del 2 settembre 2016, ha conferito l'effetto sospensivo al gravame nel senso che l'art. 11 cpv. 1, l'art. 30 cpv. 3 e 4 nonché gli art. 35a a 35t LTPub e gli art. 1 a 13 RTColl non potevano essere applicati fino al giudizio di merito del Tribunale federale e che nell'intervallo vigeva la situazione giuridica previgente.

Con sentenza del 25 marzo 2020 il Tribunale federale ha respinto il ricorso sancendo che *“considerato il tempo trascorso dal deposito del ricorso nonché il mandato conferito al Governo cantonale in virtù dell'art. 35t LTPub (vedasi su quest'ultimo aspetto consid. 5.5), l'entrata in vigore dev'essere fissata ex nunc. Il Consiglio di Stato è quindi invitato a fissare una nuova data per l'entrata in vigore delle norme contestate”* (consid. 9.2.).

Nel considerando 5.5. il Tribunale federale ha rilevato che *“la legge, al suo articolo 35t, prevede, come già accennato (consid. 3.5.2) e come peraltro evidenziato anche dal Consiglio di Stato (cfr. risposta del 4 ottobre 2016 pag. 8 seg.), che la tassa di collegamento è sottoposta a un periodo di prova. Dalla sua entrata in vigore detto tributo può infatti essere prelevato solo per la durata di tre anni; alla scadenza di questo termine il Gran Consiglio dovrà decidere del suo mantenimento (cpv. 1 prima frase e cpv. 2). Decisione che dovrà essere presa sulla base del rapporto che verrà allestito dal Consiglio di Stato, il quale dovrà riferire degli effetti (dell'imposta) dal profilo finanziario, da quello della mobilità e dell'evoluzione del numero e della collocazione dei posteggi gravati dalla medesima (cpv. 1 seconda frase). 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.

Nel febbraio 2022 il Gran Consiglio sceglie tra abolizione della tassa o posticipazione della sua entrata in vigore: sceglie la seconda. L'entrata in vigore slitta al 01.01.2025

Modifiche di legge del 21 febbraio 2022

A seguito della pandemia, il Gran Consiglio è stato confrontato a diversi atti riguardanti la tassa di collegamento e meglio:

- mozione 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";
- mozione 20 aprile 2020 presentata da Maurizio Agustoni e Fiorenzo Dadò per il Gruppo PPD+GG "Tassa di collegamento: congelare l'applicazione";
- iniziativa parlamentare 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);
- mozione 23 giugno 2020 presentata da Simona Arigoni Zürcher e cofirmatari per MPS-POP-Indipendenti "Ti fregano la tassa di collegamento intascata indebitamente? Arrangiatevi, al Governo non interessa! Un atteggiamento che non può essere accettato!"

Con rapporto dell'11 gennaio 2022 la maggioranza della scrivente Commissione ha proposto al Gran Consiglio di dichiarare:

- respinta l'iniziativa parlamentare elaborata del Gruppo UDC del 2 aprile 2020, in cui si propone l'abrogazione degli articoli della Legge sui trasporti pubblici che introducono e regolano la tassa di collegamento;
- accolto il controprogetto proposto dalla Commissione, il quale prevede la modifica della Legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 e fissa l'entrata in vigore della tassa di collegamento al 1° gennaio 2025;
- superata la mozione del 20 aprile 2020 "Tassa di collegamento: congelarne l'applicazione" da parte del Gruppo PPD+GG a firma Maurizio Agustoni e Fiorenzo Dadò;
- evasa nel senso dei considerandi la mozione "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" del 20 aprile da parte del Gruppo PLRT a firma Matteo Quadranti e Paolo Ortelli;
- respinta la mozione "Ti fregano la tassa di collegamento intascata indebitamente? Arrangiatevi, al Governo non interessa! Un atteggiamento che non può essere accettato!" del 23 giugno 2020 dell'MPS a firma Simona Arigoni Zürcher.

La maggioranza della Commissione ha in particolare proposto al Gran Consiglio di modificare LTPub mediante l'introduzione di un nuovo art. 35u (Definizione degli obiettivi

da raggiungere durante il periodo di prova), la cui entrata in vigore, unitamente alle modifiche approvate in votazione popolare, è stata fissata il 1. gennaio 2025.

Il Gran Consiglio ha approvato le precitate modifiche di legge nella sua seduta del 21 febbraio 2022 (FU del 25 febbraio 2022).

In aperto spirito pre-elettorale il primo firmatario Piero Marchesi che deposita l'iniziativa "Sì all'abolizione della tassa di collegamento" si candida al Consiglio di Stato con l'ambizione di scalzare Claudio Zali.

3. INIZIATIVA POPOLARE LEGISLATIVA³

Il 20 ottobre 2022 è stata depositata l'iniziativa popolare legislativa elaborata denominata "Sì all'abolizione della tassa di collegamento" (cfr. FU del 26 ottobre 2022), che chiede che la LTPub sia modificata come segue:

CAPITOLO IV

Abrogato

Art. 35

Abrogato

Art. 35a-35t della modifica del 14 dicembre 2015

Abrogato

Art. 35u della modifica del 21 febbraio 2022

abrogato

L'iniziativa è formalmente riuscita ed è stata ritenuta ricevibile dal Gran Consiglio.

4. MESSAGGIO DEL CONSIGLIO DI STATO N. 8354⁴

Con il Messaggio n. 8354 del 15 novembre 2023 il Consiglio di Stato si esprime sull'iniziativa popolare legislativa del 20 ottobre 2022 presentata nella forma elaborata da Piero Marchesi e cofirmatari per la modifica della Legge sui trasporti pubblici "Sì all'abolizione della tassa di collegamento" chiedendo di respingerla.

Il Consiglio di Stato indica che *"la tassa di collegamento si inserisce nella politica del DT, contribuendo al conseguimento dei suoi obiettivi, in particolare attraverso l'orientamento della domanda di mobilità (obiettivo primario della tassa) a favore dell'uso del trasporto pubblico, della mobilità lenta o più in generale di forme di spostamento alternative all'automobile ad uso singolo (car pooling, navette aziendali, ecc.). L'introduzione della tassa di collegamento genererà infatti l'opportunità, da un lato, di verificare e ridurre il dimensionamento dei posteggi e, dall'altro, di chiamare l'utente a pagare il posteggio in una buona parte delle situazioni dove oggi non è ancora il caso [...]. Il secondo obiettivo*

³ Iniziativa popolare legislativa elaborata "Sì all'abolizione della tassa di collegamento"
https://www4.ti.ch/user_librerie/php/GC/allegato.php?allid=158424

⁴ Messaggio 8354 del Consiglio di Stato sull'iniziativa popolare legislativa elaborata del 20 ottobre 2022 presentata da Piero Marchesi e cofirmatari per la modifica della Legge sui trasporti pubblici denominata "Sì all'abolizione della tassa di collegamento" https://www4.ti.ch/user_librerie/php/GC/allegato.php?allid=165080

della tassa di collegamento è contribuire al finanziamento dell'offerta di trasporto pubblico. Come già noto, la tassa di collegamento garantirà entrate per ca. 20 milioni di franchi annui, vincolati alla copertura dei costi di gestione dell'offerta di trasporto pubblico. Una buona parte di queste entrate sarà a carico dei lavoratori frontalieri (nel caso in cui la tassa venga riversata sull'utente finale), che contribuiranno così al finanziamento del trasporto pubblico ticinese, altrimenti interamente a carico dei contribuenti ticinesi” (pag. 3-4).

In conclusione, secondo il Consiglio di Stato “le condizioni quadro createsi grazie al potenziamento del trasporto pubblico, delle infrastrutture per la mobilità lenta e delle misure di mobilità aziendale incentivano popolazione e frontalieri a scegliere forme di mobilità diverse dall'automobile ad uso singolo. La tassa di collegamento persegue lo stesso obiettivo, disincentivando l'uso dell'auto attraverso eliminazione e tariffazione dei posteggi.

Da una parte, dunque, la tassa di collegamento ha un ruolo di catalizzatore del cambiamento. Dall'altra, le condizioni quadro favorevoli costruite negli ultimi anni e su cui il DT continua a lavorare catalizzeranno gli effetti della tassa. La tassa costituisce dunque l'anello mancante del sistema di mobilità che porrà le basi per una decisa riduzione dell'uso dell'automobile negli spostamenti quotidiani” (pag. 6).

Il Consiglio di Stato, quindi, “sostiene fermamente l'applicazione della tassa di collegamento, già approvata dal popolo e riconfermata dal Parlamento il 21 febbraio 2022 con entrata in vigore il 1. gennaio 2025. Lo scrivente Consiglio è dell'avviso che con questa nuova iniziativa si calpesti la volontà popolare e si voglia abrogare una legge non ancora entrata in vigore e per la quale è oltretutto previsto un periodo di prova di 3 anni” (pag. 6).

5. MESSAGGIO CONSIGLIO DI STATO n. 8465⁵ IL CONTROPROGETTO

Con Messaggio n. 8465 del 10 luglio 2024 il Consiglio di Stato emana un Controprogetto diretto all'iniziativa popolare legislativa elaborata del 20 ottobre 2022 presentata da Piero Marchesi e cofirmatari per la modifica della Legge sui trasporti pubblici denominata “Sì all'abolizione della tassa di collegamento”.

Il Consiglio di Stato considera che “Rispetto al 2016, anno di adozione della tassa di collegamento da parte del popolo, l'impatto che la tassazione dei parcheggi destinati ai visitatori e ai clienti dei negozi avrebbe sulla popolazione e le famiglie è cambiato. Si è assistito infatti a un aumento generale del costo della vita, accentuatosi nel corso degli ultimi anni a seguito della fragilizzazione del contesto internazionale [...]. In questo nuovo contesto, quindi, la tassazione dei posteggi per clienti e visitatori dei negozi rischierebbe di incentivare i cittadini a compiere acquisti all'estero, mettendo in ulteriore difficoltà il commercio indigeno, generando per paradosso un incremento, indesiderato degli acquisti con l'automobile. Sulla base di queste considerazioni, lo scrivente Consiglio di Stato propone con il presente controprogetto di rinunciare all'imposizione dei posteggi destinati

⁵ Messaggio 8465 del Consiglio di Stato, Controprogetto all'iniziativa popolare in questione

[https://www4.ti.ch/poteri/gc/ricerca-messaggi-e-atti/ricerca/risultati/dettaglio?user_gcparlamento_pi8%5Battid%5D=122399&cHash=88a7bddcbaf3d50f4e8bd60a487bbfcf&user_gcparlamento_pi8\[ricerca\]=all'abolizione+della+tassa+di+collegamento](https://www4.ti.ch/poteri/gc/ricerca-messaggi-e-atti/ricerca/risultati/dettaglio?user_gcparlamento_pi8%5Battid%5D=122399&cHash=88a7bddcbaf3d50f4e8bd60a487bbfcf&user_gcparlamento_pi8[ricerca]=all'abolizione+della+tassa+di+collegamento)

ai visitatori e clienti, limitando il campo di applicazione della tassa di collegamento ai soli posteggi destinati ai pendolari e ad altri utenti che si spostano in modo sistematico.”

Il Consiglio di Stato stima una minore entrata pari a 5mio di franchi.

Il Governo ritiene che *“l’obiettivo primario della tassa di collegamento rimane quello di orientare la domanda di mobilità verso forme diverse dall’automobile ad uso singolo, limitatamente agli spostamenti pendolari. L’introito annuo stimato quale provento dell’imposizione di questa categoria di posteggi ammonta a circa 15 milioni di franchi. La scelta di modificare le proprie abitudini di mobilità è influenzata da numerosi fattori, in particolare dalla disponibilità di alternative per il proprio spostamento, ossia l’offerta di trasporto pubblico, la disponibilità di percorsi sicuri per la mobilità lenta e altre alternative di mobilità alternata su cui il DT sta lavorando da diversi anni.”*

Il Consiglio di Stato ritiene debba essere data la possibilità di introdurre la tassa di collegamento. Gli effetti della sua applicazione sulle abitudini di mobilità saranno monitorati e valutati dopo 3 anni dall’entrata in vigore. Sarà successivamente il Gran Consiglio a decidere il suo mantenimento o meno.

L’entrata in vigore è pervista il 1 gennaio 2025.

Per concludere il Consiglio di Stato invia il Parlamento a respingere l’iniziativa popolare elaborata del 20 ottobre 2022 ed accogliere il controprogetto che sancisce:

Art. 35b cpv. 2 e 3

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 destinati al personale o ad altri utenti che si spostano in modo sistematico.

³La Confederazione, il Cantone e i Comuni, come pure gli altri enti di diritto pubblico, sono assoggettati alla tassa analogamente a privati.

Esenzioni

Art. 35d

Sono esentati dalla tassa i posteggi pubblici definiti dal Consiglio di Stato.

Art. 35e cpv. 1,2 e 4

¹La tassa è stabilita dal Consiglio di Stato in funzione del numero di posti auto destinati al personale e ad altri utenti che si spostano in modo sistematico, in modo da coprire di principio un terzo delle spese di gestione (art. 23 cpv. 2), ritenuto in ogni caso l’importo minimo di Fr. 1.- e un massimo di Fr. 3.50 al giorno per singolo posto auto.

²Gli importi minimo e massimo sono indicizzati all’evoluzione dei prezzi (riferimento gennaio 2016)

(...)

⁴Abrogato.

Art. 35g cpv. 2

²L’importo sostitutivo della tassa di collegamento corrisponde all’ammontare in vigore della medesima computato per 360 giorni.

SCOPRIAMO IL CONTROPROGETTO NEL DETTAGLIO

5.1 Domanda di mobilità

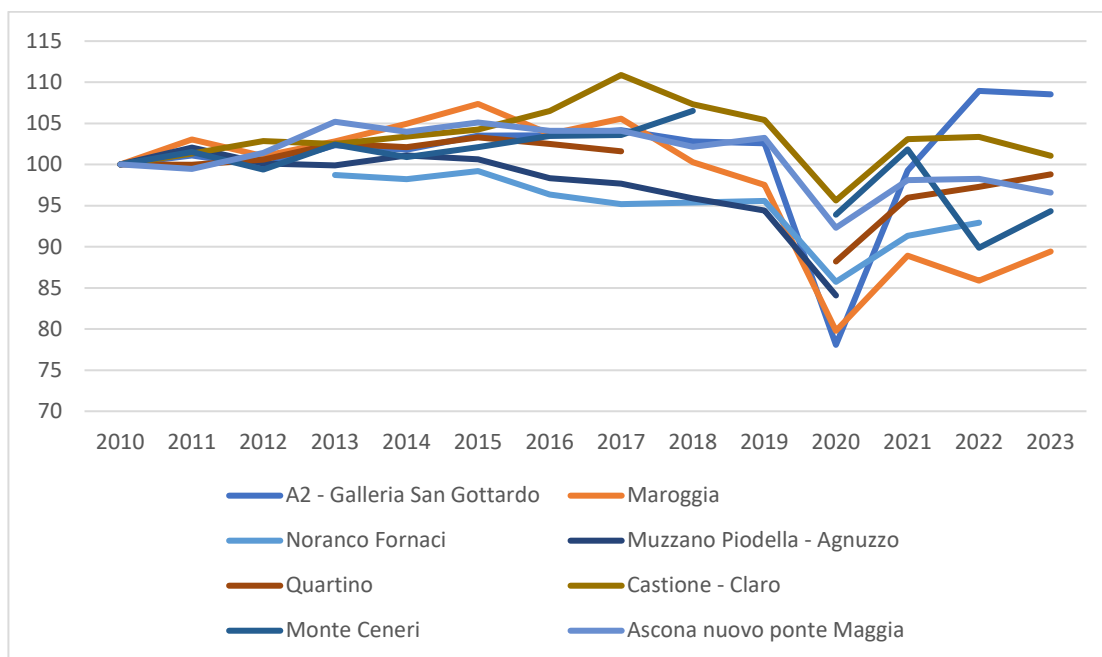
In Ticino la domanda di mobilità è fortemente aumentata e da diversi anni le vie di comunicazione sono al limite della capacità, in particolare nelle ore di punta del mattino e della sera. Questa situazione si ripercuote sulla qualità di vita dei residenti. In particolare, la salute delle persone è colpita negativamente dall'inquinamento e dallo stress legato al traffico. Anche l'economia ne risente: il territorio perde attrattività a causa delle difficoltà di spostamento e le aziende già insediate devono affrontare costi più elevati dovuti al tempo perso nel traffico.

Per far fronte a questa situazione, il Dipartimento del territorio (DT) mette in atto da diversi anni una politica della mobilità volta in particolare ad arginare l'aumento del traffico veicolare rispettivamente a ridurlo. Le misure attuate spaziano dal potenziamento del trasporto pubblico interno e transfrontaliero, alla strategia sulla disponibilità di posteggi con l'eliminazione dei posteggi gratuiti e a tempo indeterminato nelle zone centrali e dei posteggi abusivi, alla promozione della mobilità combinata con migliori possibilità di stazionamento e il miglioramento degli accessi per la mobilità lenta alle stazioni, al potenziamento delle infrastrutture ciclabili e pedonali attraverso le misure contenute nei programmi di agglomerato, alle misure di mobilità aziendale e alla promozione di modi di spostamento alternativi all'automobile a uso singolo.

Con queste misure la crescita del traffico veicolare è stata arginata indirizzando la nuova domanda di mobilità in particolare sul trasporto pubblico. Questo fenomeno è confermato da dati oggettivi. Rispetto al 2010, l'utenza del trasporto pubblico su treni, nel 2023, segna un aumento del 148%, quella sugli autobus del 50%. Nello stesso periodo, il traffico veicolare è generalmente aumentato fino al 2017 per poi rimanere costante (gli andamenti possono essere differenti a dipendenza della postazione di conteggio analizzata).

Negli anni colpiti dalla pandemia i volumi di traffico sono fortemente diminuiti per poi risalire; nel 2023, su circa due terzi delle tratte stradali monitorate il volume di traffico non è ancora tornato ai livelli pre-pandemici, fa invece segnare un leggero aumento l'autostrada A2, caratterizzata da intensi flussi di transito nord-sud [F.1]. La recente introduzione da parte di USTRA, per motivi di sicurezza, di un sistema di dosaggio mediante semafori ai portali delle gallerie autostradali di Taverne, Gentilino e San Salvatore ha ridotto la capacità dell'autostrada nelle ore di maggiore afflusso, dilatando ulteriormente i tempi di percorrenza e amplificando notevolmente, soprattutto la sera, gli esistenti disagi anche sugli assi cantonali e comunali nelle zone limitrofe agli accessi di Lugano-Nord e Lugano-Sud, in particolare nei Comuni di Lugano, Paradiso, Bioggio, Manno, Gravesano e Lamone.

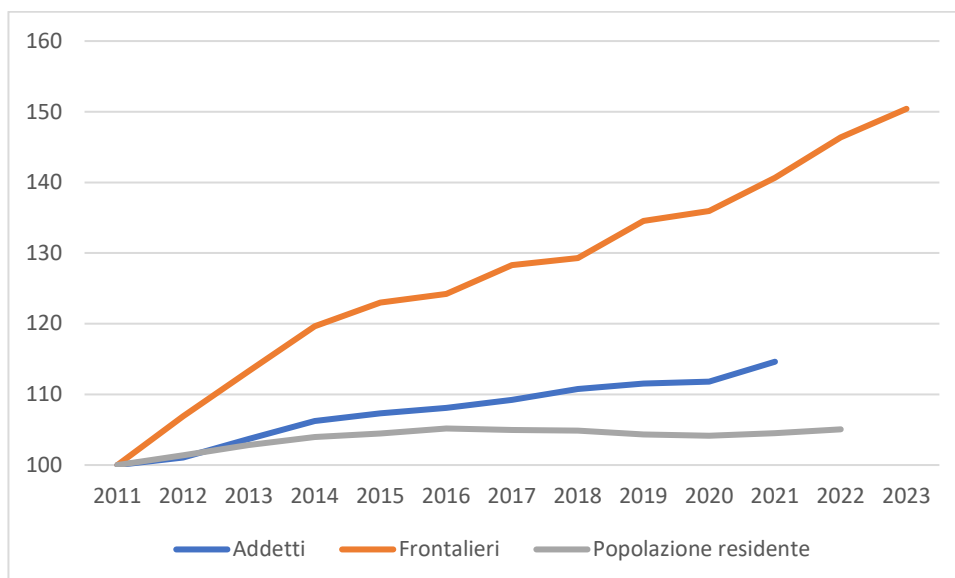
Rapporto di minoranza n. 8465 R2 del 1 ottobre 2024



F.1: Volumi di traffico presso una selezione di postazioni di congegno, in Ticino, dal 2010, indice 100=2010; fonte: Sezione della mobilità e Ufficio federale delle strade

Anche popolazione residente, posti di lavoro e frontalieri sono aumentati (354'000 residenti – dato 2022 –, 244'000 addetti – dato 2021 – e 79'000 frontalieri – dato 2023 – con incrementi di, rispettivamente, +5.1%, +14.6% e +50.4% rispetto al 2011).

Non vi sono per ora segnali che indichino un'inversione di tendenza, di conseguenza anche la domanda di mobilità continuerà a crescere.



F.2: Addetti, frontalieri e popolazione residente permanente, in Ticino, dal 2011; fonti: addetti: Statistica strutturale delle imprese, Ufficio federale di statistica; frontalieri: Statistica dei frontalieri, Ufficio federale di statistica; popolazione: Statistica della popolazione, Ufficio federale di statistica

5.2 Tassa di collegamento e controprogetto

La sola offerta di alternative all'uso dell'automobile non risulta sufficiente a indurre a un cambiamento deciso dei comportamenti di molti automobilisti. Le scelte individuali sono fortemente influenzate dall'abitudine, dal possesso dell'automobile e dalla disponibilità del parcheggio a destinazione. Per disincentivare gli spostamenti individuali con i mezzi privati è necessario intervenire anche sulla disponibilità e la gestione dei posteggi destinati ai lavoratori pendolari, rendendo così meno attrattivo l'uso dell'autovettura privata, soprattutto con un basso tasso d'occupazione. A tal fine è stata disposta la modifica della legge sui trasporti pubblici del 14 dicembre 2015 concernente l'introduzione della tassa di collegamento.

La tassa di collegamento persegue l'obiettivo principale di orientare la domanda di mobilità a favore dell'uso del trasporto pubblico, della mobilità lenta o più in generale di forme di spostamento alternative all'automobile ad uso singolo.

Dopo la sua approvazione parlamentare e in votazione popolare, la tassa di collegamento è stata confermata dal Tribunale federale, ma non è mai entrata in vigore. Non per questo è venuto meno il suo scopo e l'esigenza di una simile misura per riorientare le forme di mobilità individuale, dato il contesto di saturazione della rete viaria sopra ricordato, ovviamente persistente in assenza di misure atte a modificarlo.

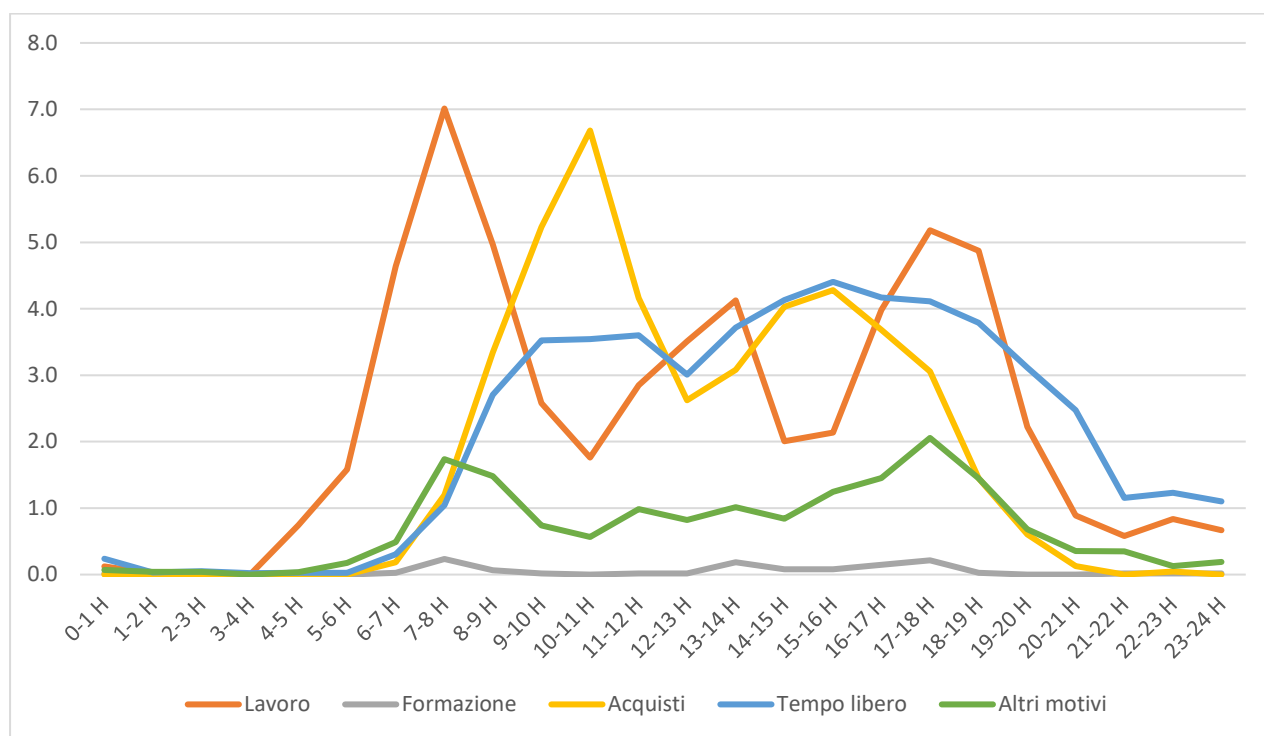
Il Consiglio di Stato è tuttavia cosciente della situazione di difficoltà con cui il settore del commercio è confrontato, a causa dei rincari dovuti alla destabilizzazione della situazione internazionale, del rafforzamento del franco svizzero sull'euro – con la conseguenza che i commerci nel nostro Cantone sono messi fortemente sotto pressione da quelli oltre confine –, come pure del progressivo aumento della quota di mercato del commercio online.

5.3 Esclusione dalla tassa di collegamento dei posteggi destinati a visitatori e clienti

Come accennato sopra, da parecchi anni in Ticino la domanda di mobilità ha registrato un significativo incremento, tanto che le vie di comunicazione risultano al limite della capacità. I bollettini dello stato della viabilità che danno conto di perturbazioni del traffico, congestionamenti, colonne e lunghi tempi d'attesa sono quotidiani. Questo fenomeno si manifesta in modo particolare durante le ore di punta del mattino e della sera, principalmente a causa degli spostamenti pendolari, effettuati perlopiù in automobile. Tale tendenza è evidenziata nella figura [F.3]: durante l'ora di punta mattutina (07:00-08:00), il traffico è prevalentemente costituito da spostamenti pendolari (sono raffigurati nella figura gli spostamenti dei residenti, ai quali vanno sommati quelli dei frontalieri). Nel corso dell'ora di punta serale (17:00-19:00), si rileva un aumento degli spostamenti per altri scopi, in particolare legati al tempo libero.

Gli spostamenti per acquisti, invece, si concentrano principalmente nelle ore di morbida, in particolare tra le 10:00 e le 11:00 e tra le 14:00 e le 16:00, periodi durante i quali si registrano minori congestionamenti sulle arterie stradali.

Analogamente agli spostamenti pendolari, anche quelli per acquisti vengono effettuati prevalentemente in automobile.



F.3 Persone residenti in Svizzera in movimento durante la giornata (in %), secondo la fascia oraria e il motivo dello spostamento, in automobile (come conducente), in Ticino, nel 2021; fonte: Microcensimento mobilità e trasporti - UST

Rispetto al 2016, anno di adozione della tassa di collegamento da parte del popolo, l'impatto che la tassazione dei parcheggi destinati ai visitatori e ai clienti dei negozi avrebbe sulla popolazione e le famiglie è cambiato. Si è assistito infatti a un aumento generale del costo della vita, accentuatosi nel corso degli ultimi anni a seguito della fragilizzazione del contesto internazionale (mediamente +8%, indice nazionale dei prezzi al consumo, gennaio 2016 - gennaio 2024). In questo nuovo contesto, quindi, la tassazione dei posteggi per clienti e visitatori dei negozi rischierebbe di incentivare i cittadini a compiere acquisti all'estero, mettendo ulteriormente in difficoltà il commercio indigeno e generando, per paradosso, un incremento indesiderato dagli spostamenti con l'automobile.

Sulla base di queste considerazioni, il Consiglio di Stato propone con il controprogetto di rinunciare all'imposizione dei posteggi destinati a visitatori e clienti, limitando il campo d'applicazione della tassa di collegamento ai soli posteggi destinati ai pendolari e ad altri utenti che si spostano in modo sistematico.

Si stima che l'adozione del controprogetto genererà una minor entrata per il Cantone pari a circa 5 milioni di franchi.

5.4 Mantenimento della tassazione dei posteggi destinati al personale e ad altri utenti che si spostano in modo sistematico

Il Consiglio di Stato sostiene il mantenimento della tassazione dei posteggi destinati al personale e ad altri utenti che si spostano in modo sistematico. L'obiettivo primario della tassa di collegamento rimane quello di orientare la domanda di mobilità verso forme diverse dall'automobile ad uso singolo, limitatamente però agli spostamenti pendolari. L'introito annuo stimato quale provento dell'imposizione di questa categoria di posteggi ammonta a circa 15 milioni di franchi.

La scelta di modificare le proprie abitudini di mobilità è influenzata da numerosi fattori, in particolare dalla disponibilità di alternative per il proprio spostamento, ossia l'offerta di trasporto pubblico, la disponibilità di percorsi sicuri e continui per la mobilità lenta e altre alternative attrattive di mobilità combinata su cui il DT sta lavorando da diversi anni.

Il trasporto pubblico

Il forte potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico attuata a seguito dell'apertura della galleria di base del Monte Ceneri a partire dal 2021 ha facilitato il raggiungimento del posto di lavoro con il mezzo pubblico. Grazie a questo potenziamento la parte di posti di lavoro che beneficia di una qualità dell'allacciamento al trasporto pubblico tra media e molto buona è passata dal 65% al 73% mentre è calata al 6% la parte di posti di lavoro non servita.

La mobilità ciclabile

Cantone e Comuni hanno investito risorse finanziarie e umane importanti dal 2012 con l'obiettivo di realizzare entro il 2030 570 km di percorsi ciclabili segnalati d'importanza regionale. Sono stati investiti fino ad oggi ca. 130 milioni di franchi (ca. 40 milioni erano già stati investiti prima del 2012) e se ne prevedono altri 70 secondo la pianificazione attuale. A questi si aggiungono i percorsi di carattere locale, di competenza dei Comuni. Oltre a ciò i servizi cantonali sono attivi nella promozione e nella sensibilizzazione alle buone pratiche riguardanti la mobilità pedonale e ciclabile verso gli attori del territorio e la popolazione.

La mobilità aziendale

Il Gran Consiglio ha approvato 2 crediti destinati al finanziamento di misure di mobilità aziendale: il primo, con Decreto legislativo del 14 dicembre 2015, ha concesso contributi nel periodo 2016-2021 per un totale di 2 milioni di franchi e si stima che abbia permesso di evitare ca. 1'000'000 di viaggi in automobile da parte dei lavoratori pendolari (frontalieri inclusi). Il secondo (Decreto legislativo dell'11 aprile 2022) ha stanziato lo stesso importo ed è attualmente utilizzato per finanziare le medesime misure.

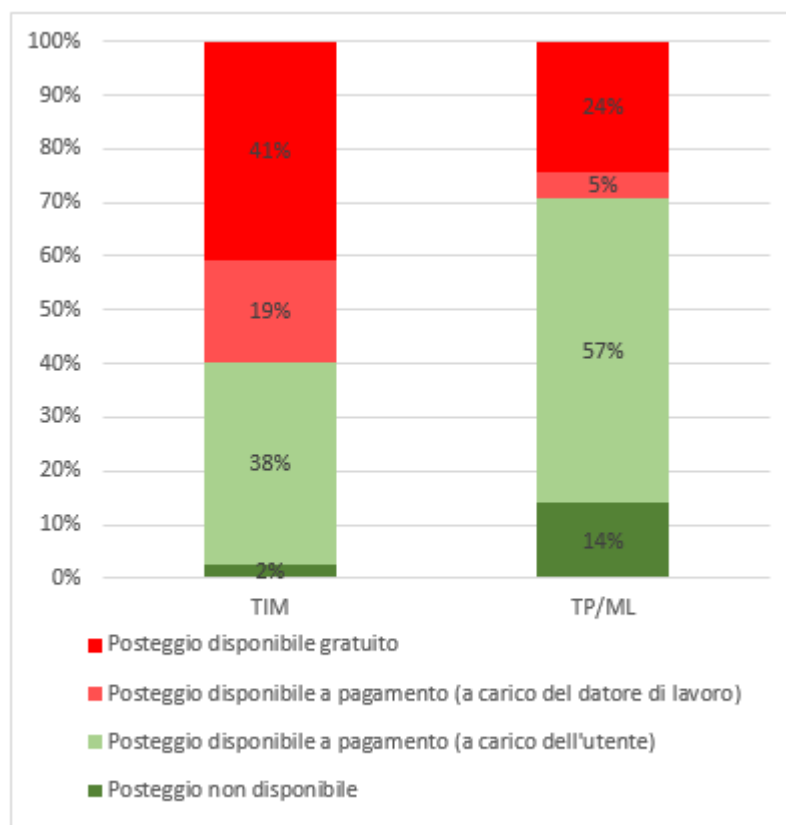
Delle misure promosse citiamo in particolare gli incentivi per l'oculata gestione dei posteggi aziendali – con assegnazioni e tariffazioni dinamiche basate su criteri quali l'occupazione del veicolo, l'offerta di mobilità alternativa all'automobile sulla relazione casa-lavoro o gli orari di lavoro – e incentivi per l'avvio di servizi di car pooling con l'individuazione dei potenziali equipaggi grazie all'analisi delle origini degli impiegati, messa a disposizione di applicazioni mobili che favoriscono la creazione degli equipaggi e la loro gestione e l'incentivo alla condivisione dell'auto attraverso la messa a disposizione di posteggi riservati o incentivi monetari (premi). Il car pooling è favorito anche grazie ai circa 330 posti auto situati oltre confine dedicati al car pooling stesso o all'uso di navette aziendali, creati

nell'ambito del progetto Interreg SMISTO "Sviluppo della Mobilità Integrata e Sostenibile tra Ticino e Lombardia".

Come già indicato in precedenza questo quadro globalmente favorevole a modalità di spostamento più sostenibili non basta, da solo, a riorientare il comportamento dei pendolari. La prova è quotidianamente visibile sulle nostre strade. L'esigenza di una misura di imposizione orientativa è del tutto attuale.

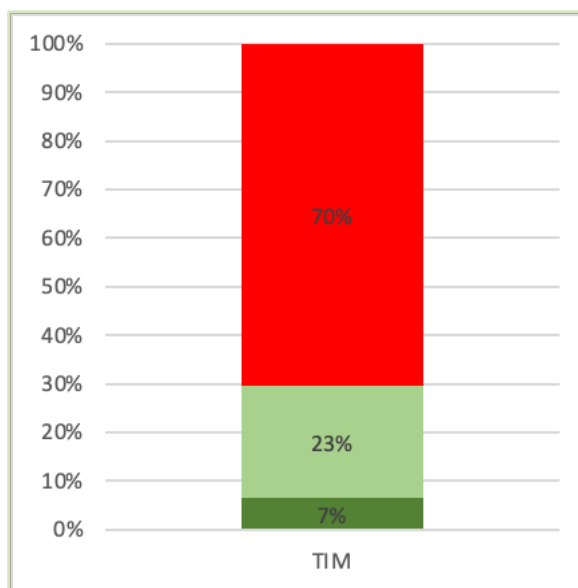
Il Tribunale federale ha confermato che esistono i presupposti perché la tasa di collegamento possa svolgere questo ruolo.

In particolare ha confermato il legame tra la disponibilità di posteggio sul luogo di lavoro, la sua tariffazione e la scelta del mezzo di trasporto da parte dei pendolari. A questo proposito sono illuminanti anche i dati raccolti tramite una recente inchiesta svolta dal DT. Chi sceglie l'automobile per recarsi al lavoro o sul luogo di formazione dispone di un posteggio gratuito nel 60% dei casi, mentre chi si sposta con il trasporto pubblico o con la mobilità lenta, ne disporrebbe solo nel 29% dei casi. Inoltre, la mancanza di posteggio determina l'uso del mezzo pubblico o della mobilità lenta nel 14% dei casi [F.4].



F.4 Disponibilità e economicità del posteggio sul luogo di lavoro/formazione secondo il mezzo principale utilizzato, in Ticino, pendolari residenti in Ticino, nel 2023; fonte: INDMOB – Dipartimento del territorio

Un rilevamento fatto con un pubblico unicamente frontaliero ha dato invece i seguenti dati mostrando che i posteggi gratuiti sono presenti ben nel 70% delle situazioni.



F.4.1. Autoveicoli in entrata, secondo destinazione, secondo tipologia di posteggio a disposizione, nel 2021, indagine ai valichi, DT

Occorre quindi che sia data la possibilità di introdurre effettivamente e concretamente la tassa di collegamento: ricordiamo che gli effetti della sua applicazione sulle abitudini di mobilità saranno monitorati e valutati dopo un periodo di tre anni. In seguito, spetterà ancora al Gran Consiglio determinarsi sul suo mantenimento.

Non va infine dimenticato che la tassa di collegamento si applicherà solo nei Comuni soggetti al regolamento cantonale sui posteggi privati (di fatto all'interno degli agglomerati) e graverà solo sui generatori di importanti correnti di traffico, definiti come fondi con posteggi per almeno 50 autoveicoli.

Deve inoltre essere sottolineato che in questa nuova impostazione, in cui solo i grandi posteggi dei datori di lavoro sono astretti alla tassa, è pacifico che essi hanno la concreta possibilità di evitare il pagamento mediante la dismissione dei parcheggi eccedenti i primi 49 stalli e un migliore utilizzo delle aree così liberate. In questo modo, la tassa di collegamento, a meno di letture volutamente strumentali, non può più essere considerata un mero balzello vessatorio della libertà di commercio ed industria o del diritto alla proprietà privata (obiezioni peraltro già respinte dal Tribunale federale), ma deve invece essere a pieno titolo considerata per quello che è, ossia uno strumento orientativo delle abitudini di mobilità del singolo come pure della creazione o del mantenimento di un elevato numero di posteggi da parte dei proprietari di immobili. Nessuno, in definitiva, è irrimediabilmente condannato al pagamento della tassa di collegamento: chi vi è direttamente astretto, ossia il grande generatore di traffico, potrebbe evitarla mantenendo "solo" 49 posteggi da gestire a propria discrezione, possibilmente in favore dei dipendenti privi di ragionevoli alternative all'utilizzo (o alla condivisione) dell'autoveicolo; il dipendente sul quale il datore di lavoro dovesse ribaltare questo onere potrebbe sottrarsi modificando le proprie abitudini di spostamento.

6. ESAME COMMISSIONALE

La Commissione gestione e finanze, ricevuto il Messaggio n. 5384, avvia le prime discussioni in merito all'iniziativa parlamentare in oggetto. Sebbene sia subito chiaro che ci sono due schieramenti: chi ritiene la Tassa di collegamento sensata e chi la vorrebbe abolire, tutti sono concordi nel voler rispettare la volontà popolare e permettere alla popolazione di esprimersi nuovamente. Si procede quindi con gli approfondimenti e con le domande al Consiglio di Stato (allegate)

Con scritto 6 marzo 2024 il Consiglio di Stato, sollecita *“l’evasione dell’iniziativa popolare così da permettere di poter organizzare in tempo utile la seconda votazione popolare sul tema”, ritenuto che “il Gran Consiglio ha già deciso che le norme concernenti la tassa di collegamento entreranno in vigore il 1° gennaio 2025” e che “mancano meno di 10 mesi all’entrata in vigore”.*

Con scritto 13 marzo 2024 la Commissione gestione e finanze chiede al Consiglio di Stato di indicare a quale stadio sia la definizione degli obiettivi da raggiungere durante il periodo di prova di tre anni, ritenuto che secondo l’art. 35u LTPub *“il Consiglio di Stato stabilisce e rende noti almeno 6 mesi prima dell’entrata in vigore della tassa di collegamento gli obiettivi che si intendono raggiungere alla fine dei tre anni di monitoraggio”.*

Con scritto 27 marzo 2024 il Consiglio di Stato risponde che *“il lavoro preparatorio per l’entrata in vigore della tassa di collegamento necessita di circa 12 mesi e comporta una spesa in mandati esterni stimabile attorno a 200'000.- franchi. Il lancio dell’iniziativa popolare ha messo in forse l’entrata in vigore della tassa di collegamento e di conseguenza il lavoro preparatorio è stato interrotto, coerentemente con il principio di gestione oculata delle risorse dello Stato. Tale lavoro potrà essere ripreso unicamente qualora l’esito dell’iniziativa confermerà le disposizioni legali”.*

Con scritto 9 aprile 2024 la Commissione gestione e finanze ha chiesto al Consiglio di Stato quanto segue: *“tra gennaio del 2022 (data dell’approvazione del rapporto di A. Biscossa ai messaggi n. 7864/7865/7866/7967) e febbraio 2023 (data del deposito dell’Iniziativa popolare sopraccitata), quali spese ha sostenuto il Cantone e quali prodotti ha ottenuto?”* Ciò in relazione alla definizione degli obiettivi da raggiungere con la tassa di collegamento.

Con scritto 24 aprile 2024 il Consiglio di Stato ha indicato che *“in estate-autunno 2022 è stato contattato un possibile operatore esterno per la definizione degli obiettivi della tassa di collegamento, è stato discusso il mandato ed è stata allestita una prima offerta, non definitiva. Le trattative sono state interrotte in gennaio 2023. Il Cantone non ha sostenuto spese vive”.*

A questo punto cominciano gli approfondimenti di chi vi scrive. Il mese di maggio 2024 prendo contatto con il Consiglio di Stato per capire la possibilità di andare al voto non solo con l’iniziativa che prevede semplicemente un voto a favore e uno contro, ma anche con un Controprogetto diretto per permetta alle cittadine e ai cittadini non solo di votare la Tassa di Collegamento ma anche di migliorarla, aggiornarla al contesto attuale e considerare anche le criticità emerse grazie al dibattito democratico degli scorsi anni. In fondo se ne parla da quasi 10 anni senza che sia mai entrata in vigore. Un aggiornamento a posteriori, dopo i tre anni di monitoraggio è già previsto dalla legge. Fortunatamente il

mese di giugno 2024 il Direttore Zali comunica che il Consiglio di Stato stava già facendo gli stessi ragionamenti e avrebbe deciso sulla proposta di Controprogetto prima della fine dell'estate. Cosa avvenuta con la presentazione del Messaggio n. 8465 del 10 luglio 2024, esposto al capitolo precedente, e approfondito nei capitoli successivi.

Parallelamente proseguono gli approfondimenti di chi vi scrive con i servizi per usare al meglio i dati sul comportamento in materia di mobilità a disposizione grazie a INDMOB⁶. L'idea è di fornire al Consiglio di Stato con il presente rapporto a sostegno del Controprogetto, anche auspici semplici e chiari sugli indicatori e gli obiettivi da perseguire con la Tassa di Collegamento e sui quali sarà misurata la sua efficacia dopo tre anni. Questo lavoro potrà essere finalizzato in seguito al voto del Gran Consiglio sul Controprogetto - quindi quando sarà chiaro se ad esprimersi sarà la popolazione - permettendo al Governo di pubblicare gli obiettivi entro fine anno, prima dell'entrata in vigore della legge e del voto popolare. Le cittadine e i cittadini potranno così esprimersi conoscendo gli obiettivi della tassa.

Proseguono di pari passo le verifiche legali per chiarire le procedure di voto e la tecnica legislativa. Ora, con la presentazione del Controprogetto da parte del consiglio di Stato che di fatto aggiorna la legge limitandone il campo d'applicazione ai soli pendolari e altri utenti che si spostano in modo sistematico, gli iniziativaisti e la maggioranza della commissione si smentiscono e vogliono esprimersi in Gran Consiglio al posto della popolazione privandola dell'ultima parola.

Sgarbo a cui il presente rapporto vuole rimediare. Sostenere in aula il Controprogetto non significherà quindi essere sostenitore della Tassa di Collegamento in senso stretto ma ritenere giusto che ad esprimersi in merito sia la popolazione. Infatti, accettando il presente Controprogetto tramite il voto in Gran Consiglio si portano al voto popolare sia l'iniziativa, sia il controprogetto. Sarà la popolazione ad esprimersi sui due oggetti con le modalità che seguono.

Secondo il giurista del Gran Consiglio, vedi parere allegato, dopo aver analizzato tutta una serie di ipotesi, ha identificato questa opzione per portare le cittadine e i cittadini al voto:

➤ **dire no all'iniziativa e dire sì al controprogetto**

Se il Parlamento dovesse approvare questa opzione (con la maggioranza assoluta dei votanti) la decisione verrebbe pubblicata sul Foglio ufficiale e inizierebbe a decorrere il termine di 10 giorni per il ritiro dell'iniziativa (art. 103 LEDP). Qualora l'iniziativa fosse ritirata, il testo del controprogetto verrebbe pubblicato nel Foglio ufficiale con il relativo termine per l'eventuale esercizio del diritto di referendum facoltativo ex art. 42 let. a) Cost./TI.

In caso contrario, ossia qualora l'iniziativa popolare non venisse ritirata, gli aventi diritto di voto *dovranno decidere, in un'unica votazione, se preferiscono l'iniziativa o il controprogetto rispetto al diritto vigente; hanno pure la facoltà di accettare o respingere entrambe le proposte e di esprimere la loro preferenza nel caso in cui iniziativa e controprogetto vengano accettati* (cfr. art. 40 Cost./TI).

⁶ Indagine sulle abitudini di mobilità della popolazione residente in Ticino e dei lavoratori frontalieri svolta nell'ambito del monitoraggio degli effetti dell'apertura della galleria di base del Ceneri e del potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico avvenuta nel 2021.

Generalmente, sulla scheda di voto figurano le domande seguenti:

1.1 Iniziativa popolare

Volete accettare l'iniziativa popolare....?

1.2 Controprogetto

Volete accettare il controprogetto del Gran Consiglio del giorno/mesa/anno 2021?

1.3 Domanda sussidiaria

Nel caso in cui sia l'iniziativa popolare che il controprogetto vengano accettati dal Popolo: quale testo deve entrare in vigore?

7. GLI APPROFONDIMENTI

I lavori di approfondimento hanno permesso di capire il funzionamento di diversi aspetti della Tassa di Collegamento

Che relazione abbiamo tra posteggio a disposizione, gratuito o a pagamento, e utilizzo dell'auto, rispettivamente del trasporto pubblico? Non esistono molti studi ma qui ne citiamo uno a Nottingham per chi volesse approfondire.

Il "Workplace Parking Levy" (WPL) è una tassa applicata ai parcheggi forniti dai datori di lavoro. Nel 2012, Nottingham è diventata la prima città del Regno Unito ad implementare questo sistema, utilizzando i ricavi per finanziare due nuove linee tranviarie, la ristrutturazione della stazione ferroviaria principale e il miglioramento di vari servizi di autobus. Studi simili in Australia hanno mostrato che l'introduzione di tasse sui parcheggi, insieme ai miglioramenti dei trasporti finanziati, ha portato ad un cambiamento verso modalità di trasporto alternative all'auto, necessario per ridurre la congestione.

La letteratura del caso Nottingham (allegati tre articoli scientifici) riporta i risultati di studi sugli effetti della Workplace parking levy (WPL) tassa simile alla nostra introdotta nel 2012. Gli effetti (riduzione del numero di posteggi, shift modale) corrispondono a quelli che ci si aspetta dalla tassa di collegamento, molto simile alla WPL.

Il monitoraggio

In aiuto al monitoraggio viene un decreto legislativo votato nel 2020 ([Bollettino ufficiale delle leggi - N. 39 - 7 agosto 2020 pag 255](#)) concernente l'approvazione dell'offerta di trasporto pubblico 2021 in funzione dell'apertura della galleria di base del Monte Ceneri. Infatti con l'inchiesta indicata all' Art. 5 "Le spese per le attività di monitoraggio sugli effetti della nuova offerta di trasporto pubblico pari a 400'000 franchi sono a carico della gestione corrente del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità, e sono iscritte nel preventivo dello Stato per gli anni 2022 e 2023" è stato possibile raccogliere dati presso circa 25'000 persone. La qualità dei dati permette di utilizzarli come fotografia di partenza sul comportamento in materia di mobilità, prima dell'introduzione della tassa. Sarà necessario effettuare un'ulteriore inchiesta simile dopo due anni dall'introduzione della Tassa di Collegamento.

Gli indicatori

Premesso che sarà cura dei servizi e del Consiglio di Stato pubblicare gli indicatori oggetto di monitoraggio e gli obiettivi da raggiungere nei primi tre anni, si invita il Governo a fare capo il più possibile a dati disponibili tramite i servizi e a sfruttare le sinergie con studi utili

già commissionati (vedi sopra). Tenuto conto del cammino tortuoso della presente tassa, chiediamo al Consiglio di Stato di attivarsi in tal senso, in seguito a un voto positivo da parte del Gran Consiglio a favore del Controprogetto, e prima della fine dell'anno 2024, in tempo utile ad informare la popolazione in merito agli obiettivi della tassa in votazione.

Siccome gli indicatori che è possibile individuare nei dati delle inchieste citate (si veda sotto) considerano la Tassa di Collegamento nella versione del Controprogetto, nel caso in cui la popolazione volesse mantenere la tassa così come era proposta nel 2016 dovrà essere recuperata una fotografia della situazione dei posteggi anche presso i commerci, dopo l'esito del voto. Si chiede quindi al Consiglio di Stato di formulare obiettivi anche per questa eventualità.

Si chiede quindi di formulare e scegliere indicatori e obiettivi di facile misurazione nei seguenti ambiti

Abitudini di mobilità

Possiamo elencare i principali indicatori di monitoraggio per la parte abitudini di mobilità che posso essere elaborati grazie alle inchieste indicate sopra che si sommano ai dati forniti dai servizi e dalla Confederazione e disponibile sulle pagine web di riferimento:

- Numero di percorsi per mezzo di trasporto (→ modal split dei pendolari)
- Tasso d'occupazione dei veicoli
- Percentuale di lavoratori e lavoratrici che dispongono di un posteggio presso il luogo di lavoro e costo medio del posteggio

Indicatori di gettito e disponibilità di posteggio

Si aggiungono poi gli indicatori sul gettito finanziario che saranno messi a disposizione dal sistema di gestione e emissione della tassa,

- numero di proprietari e di posteggi assoggettati,
- numero di posti auto smantellati/dismessi
- gettito

Sarà importante anche prevedere altri indicatori sulle condizioni quadro.

I posteggi

La fotografia esatta dei posteggi oggetto della tassa di Collegamento (maggiori di 50 stalli) sarà fatta tramite la gestione amministrativa dell'incasso della tassa. È comunque interessante avere un'idea di cosa stiamo parlando, tenendo conto che il Controprogetto esclude la categoria dei commerci che va quindi tolta dalla somma presentata sotto che riproponiamo a titolo di esempio.

Rapporto di minoranza n. 8465 R2 del 1 ottobre 2024

	CORRISPONDENZA	DOMANDA DI COSTRUZIONE	ORTOFOTO	SOPRALLUOGO (DEL 2015)	Totale complessivo
AMMINISTRAZIONE		302			302
COMMERCII	96	2'853	332	13'896	17'177
INDUSTRIA	275	8'352	150	21'036	29'813
ISTRUZIONE		423		404	827
MISTO	903	4'538		255	5'696
SANITÀ		1'750		714	2'464
UFFICI		65			65
Totale	1'274	18'283	482	36'305	56'344

[F5. La presente tabella](#) è ripresa dal “rapporto Biscossa” 2022 che evade i quattro atti parlamentari, vedi allegati

Rispetto alla lettura e all'utilizzo dei dati vanno osservate le seguenti avvertenze:

- La banca dati non ha la pretesa di essere completa;
- Non è dato sapere se i posteggi in banca dati siano in esercizio o meno;
- Non è dato sapere se i posteggi inseriti in banca dati sulla base delle domande di costruzione siano effettivamente stati realizzati;
- Il sopralluogo effettuato nel 2015 potrebbe non aver rilevato posteggi inseriti successivamente in banca dati sulla base delle domande di costruzione;
- Considerato che i dati riportati nella tabella sono aggregati, per un'eventuale stima degli introiti non è possibile applicare le riduzioni della tassa secondo art. 35e cpv. 3 LTPub;
- Non è dato sapere se e quante dismissioni di posteggi saranno inoltrate. Non si conosce quindi il numero di posteggi effettivamente assoggettabili. Per un'eventuale stima degli introiti non è dunque possibile applicare le riduzioni della tassa secondo art. 35f LTPub;
- È ipotizzabile che per le aree di posteggio che attualmente dispongono di poco più di 50 posteggi, alcuni stalli vengano dismessi al fine di scendere sotto la soglia ed evitare l'assoggettamento alla tassa;
- Il numero dei posteggi dei commerci e delle aziende comprende anche quello dei posteggi per gli impiegati e i visitatori. Di conseguenza un'eventuale stima degli introiti sulla base di questi numeri non sarebbe corretta.

Va anche ricordato come non sia possibile fornire l'evoluzione dei posteggi a causa della non esaustività dei rilevamenti effettuati nel 2014-2015. Molti dati inseriti dopo quella data si riferiscono a posteggi già esistenti.

Aspettando di applicare la tassa di collegamento i dati raccolti suggeriscono che l'utilizzo dell'auto ha una relazione stretta con la disponibilità del posteggio in particolare i lavoratori frontalieri dispongono in misura dell'70% del posteggio gratuito.

Rapporto di minoranza n. 8465 R2 del 1 ottobre 2024**Disponibilità e economicità del posteggio sul luogo di lavoro/formazione secondo il mezzo principale utilizzato, in Ticino, pendolari residenti in Ticino, nel 2023**

Fonte: Sezione della mobilità, inchiesta INDMOB

	TIM	TP/ML	Totale
Posteggio non disponibile	2%	14%	8%
Posteggio disponibile a pagamento	38%	57%	46%
Posteggio disponibile gratuito per l'utente finale ⁷	60%	29%	46%

L'indagine ai valichi 2021 è ancora più parlante

Autoveicoli in entrata, secondo destinazione, secondo tipologia di posteggio a disposizione, nel 2021. Il 70% dei frontalieri ha a disposizione il posteggio gratuitamente.

Disponibilità e economicità del posteggio sul luogo di lavoro/formazione, in Ticino, pendolari residenti in Italia, nel 2021

Fonte: Sezione della mobilità, inchiesta ai valichi di confine

	TIM
Posteggio non disponibile	7%
Posteggio disponibile a pagamento	23%
Posteggio disponibile gratuito	70%

Qui maggiori dettagli

Destinazione III	Destinazione IV	Dispone di un posteggio?	Conteggio	%
Ticino		No	3'481	6%
		Si, privato gratuito	36'561	68%
		Si, posteggio pubblico gratuito	1'083	2%
		Si, privato a pagamento	9'738	18%
		Si, posteggio pubblico pagamento	2'663	5%
		P+R o P car pooling	539	1%
		Non so/non risponde	88	0%
Totale			54'153	100%

F6. Solo pendolari (lavoro/scuola) con destinazione Ticino e GR italiano

Chi paga la tassa?

Il datore di lavoro, la lavoratrice o il lavoratore, nessuno dei due, entrambi.

⁷ Qui sono sommati i posteggi gratuiti o per i quali paga direttamente il datore di lavoro.

Solo i grandi posteggi dei datori di lavoro sono sottoposti alla tassa. Questi ultimi hanno la possibilità di dismettere con domanda di costruzione (rendere inagibili o trasformare in zona relax e verde, per esempio) i posteggi eccedenti i primi 49 stalli. In questo modo il proprietario non sarebbe più assoggettato. Quando fosse possibile agire come indicato, la tassa di collegamento non può più essere considerata una semplice tassa ma l'inizio di un processo virtuoso che parte con la definizione di una strategia di mobilità aziendale - anche sostenuta finanziariamente dal Cantone- che analizzi i bisogni dei dipendenti, il loro domicilio, gli eventuali orari di lavoro, l'offerta di mobilità sul percorso casa-lavoro alternativa all'automobile, la possibilità di formare equipaggi di car pooling, per definire chi ha priorità di posteggio in sede, per esempio i genitori con bambini piccoli, persone che abitano in zone particolarmente discoste o chi condivide l'auto, e chi invece può essere sostenuto con altre misure di mobilità come l'abbonamento arcobaleno aziendale o una navetta aziendale.

Se invece il datore di lavoro non volesse essere virtuoso e volesse ribaltare il costo sulle lavoratrici e i lavoratori senza un'analisi più approfondita, sarà vantaggio di questi ultimi valutare alternative come la condivisione dell'auto, l'utilizzo di altri mezzi di trasporto, il lavoro in remoto.

Le alternative sono già oggi disponibili ma sappiamo che se non esiste uno strumento orientativo delle abitudini di mobilità del singolo le abitudini sono difficili a morire.

Posteggi per disabili

La discussione commissionale ha permesso di verificare come fossero regolati i posteggi per i disabili. L'idea era di garantirne la gratuità. Per assicurarcene, non trovando indicazioni né nella legge né nel regolamento, chi vi scrive ha verificato se i dibattimenti e le discussioni nel 2015 contemplassero il tema. Infatti l'intento era già presente nelle discussioni ma non è stato formalizzato (né nella legge, né nel regolamento). Cogliamo qui l'occasione di precisarlo inserendo una frase direttamente nella legge all'art. 35d della LTPub. Di conseguenza non saranno necessarie aggiunte o modifiche del regolamento.

In questo modo i posteggi per disabili verranno conteggiati per l'assoggettamento (art. 35b cpv. 2) e in seguito saranno esentati dal pagamento della tassa.

Esenzioni

Art. 35d

Sono esentati dalla tassa i posteggi pubblici definiti dal Consiglio di Stato. Sono inoltre esentati i posteggi per disabili.

8. ENTRATA IN VIGORE

Con modifica della LTPub del 21 febbraio 2022 il Gran Consiglio ha deciso l'entrata in vigore della tassa di collegamento al 1° gennaio 2025.

In caso di rifiuto o ritiro dell'iniziativa e di accettazione del controprogetto, quest'ultimo entrerà parimenti in vigore il 1° gennaio 2025. Le procedure amministrative legate alla stessa comincerebbero semplicemente in seguito al voto popolare.

Come di regola per tutti i messaggi del Governo, l'impegno e/o il ricavo finanziario derivante è incluso del preventivo fino alla sua evasione. Di conseguenza i proventi della tassa di collegamento che sono stimati a circa 15 milioni sono scritti a preventivo per il 2025. Ciò permetterà, nella nota difficile situazione delle finanze cantonali, di registrare il contributo alla copertura delle spese per il trasporto pubblico.

Sempre in linea con il rafforzamento del trasporto pubblico su tutto il nostro territorio, nelle città e nelle zone periferiche, dalle abitazioni ai posti di lavoro, luoghi di studio o di tempo libero, è importante avere uno strumento che sappia da una parte orientare le scelte e dall'altra contribuire a fornire i mezzi finanziari necessari a rendere l'offerta sempre più flessibile e elastica, capace di reagire all'evoluzione dei comportamenti di mobilità e di adeguarsi alle particolarità del territorio. E come dice l'ordinanza federale sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori, tenuto conto che è possibile far beneficiare di sostegno e aiuti finanziari alle imprese che trasportano passeggeri nel servizio di linea oppure con corse in base alla domanda, in futuro, la maggiore flessibilità fra queste due opzioni potrebbe addirittura ottimizzare corse in orari poco frequentati rendendo il sistema maggiormente elastico e conveniente.

9. CONCLUSIONI

Già lascia di per sé perplessi la volontà dell'iniziativa di volere eliminare la tassa di collegamento decisa in votazione popolare e non ancora entrata in vigore. Ancor di più sconcertante risulta il voler impedire alle cittadine e ai cittadini stessi di fare eventualmente questa scelta personalmente. Ma ci pare proprio di cattivo gusto che a farsi beffa dei diritti popolari sia in particolare l'UDC che ha lanciato l'iniziativa e che si fregia in ogni occasione di essere paladino del loro rispetto, salvo calpestarli miseramente quando lo ritiene più conveniente.

Tutti coloro che firmano in commissione il rapporto in favore del controprogetto e coloro che lo sosterranno in Gran Consiglio, ritengono che sia indispensabile permettere ai cittadini di esprimersi su una legge che hanno approvato loro stessi e che non è ancora entrata in vigore. Come detto sopra, la tecnica legislativa prevede che per permettere alla popolazione di decidere, come lo ha fatto nel 2016, sia necessario accettare il controprogetto in Gran Consiglio. Così in seguito saranno sottoposti al voto popolare sia l'iniziativa che vuole eliminare la tassa di collegamento, sia il suo controprogetto che propone invece di mantenerla parzialmente come indicato sopra.

Occasione da non perdere neppure per chi vi scrive e per coloro che riconoscono nella nuova tassa di collegamento un'occasione unica per testare per tre anni questo strumento che vuole incitare al cambiamento delle abitudini di mobilità, diminuire i picchi di traffico a favore di una migliore qualità di vita dei residenti e di una maggior fluidità degli spostamenti dell'economia. Inoltre, in ossequio proprio al principio di parsimonia dello Stato, arrivati fin qui sarebbe proprio peccato non verificarne l'efficacia, anche perché vista la situazione in numerosi dei nostri comuni il problema del traffico non si risolve da solo.

Poi come detto e come è previsto dalla legge stessa, dopo tre anni di monitoraggio sarà il Gran Consiglio ad esprimersi sul suo mantenimento o meno.

Rapporto di minoranza n. 8465 R2 del 1 ottobre 2024

Per i motivi esposti, invitiamo il Parlamento a respingere l’iniziativa popolare legislativa elaborata del 20 ottobre 2022, presentata da Piero Marchesi e cofirmatari, denominata “Sì all’abolizione della tassa di collegamento” e ad accettare il Controprogetto proposto in questa sede.

Rimettere in discussione con un voto in Gran Consiglio una legge decisa da un voto popolare, come lo vogliono fare gli iniziativaisti, addirittura prima che questa entri in vigore è un esercizio molto delicato che vede una gran parte della commissione preoccupata dal non rispetto della volontà del Sovrano, indipendentemente dalla propria opinione sulla Tassa di collegamento.

Solo respingendo l’iniziativa e accogliendo il controprogetto in Gran Consiglio si permetterà alla popolazione di esprimersi in seconda battuta in votazione popolare, sia sull’iniziativa, sia sul controprogetto.

Si ricorda inoltre che in ogni caso, gli effetti dell’applicazione della tassa di collegamento sulle abitudini di mobilità saranno monitorati e valutati dopo un periodo di tre anni dalla sua introduzione effettiva. In seguito spetterà ancora al Gran Consiglio determinarsi sul suo mantenimento.

Per la minoranza della Commissione gestione e finanze:

Samantha Bourgoïn, relatrice

Balli (per le conclusioni) - Bignasca (per le conclusioni) -

Caprara - Durisch - Guerra (per le conclusioni) - Sirica

Allegati (consultabili sul sito www.ti.ch/GC):

- Allegato 1 - Parere Di Bartolomeo su tecnica legislativa
- Allegato 2 - Domande 2024 della Commissione al CdS e risposte
- Allegato 3 - Ris CdS 25.11.20 alla Lettera alla CGF - Tassa di collegamento, risposta alla lettera 2.11.20
- Allegato 4 - Rapporto Biscossa febbraio 2022 che evade i diversi atti parlamentari 25991_7864R - 7865R - 7866R - 7967R
- Allegato 5 - letteratura scientifica su un esempio di “tassa di collegamento”

**INIZIATIVA POPOLARE LEGISLATIVA ELABORATA
presentata il 20 ottobre 2022 denominata «Sì all'abolizione della tassa di
collegamento»**

**IL GRAN CONSIGLIO
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO**

- vista l'iniziativa popolare legislativa presentata nella forma elaborata il 20 ottobre 2022 denominata «Sì all'abolizione della tassa di collegamento», che propone la seguente modifica della legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 (LTPub):

CAPITOLO IV

abrogato

Art.35

abrogato

Art. 35a-35t della modifica del 14 dicembre 2015

abrogato

Art. 35u della modifica del 21 febbraio 2022

abrogato

- richiamati gli articoli 37 e segg. della Costituzione cantonale del 14 dicembre 1997 e gli articoli 93 e segg. della Legge sull'esercizio dei diritti politici del 19 novembre 2018;
- richiamata altresì la sua decisione del 16 ottobre 2023 con la quale ha dichiarato la suddetta iniziativa popolare ricevibile;
- visto il messaggio 15 novembre 2023 n. 8354 del Consiglio di Stato;
- visto il messaggio 10 luglio 2024 n. 8465 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto 1. ottobre 2024 n. 8465 R1 della minoranza della Commissione gestione e finanze;
- dopo discussione,

decreta:

I

L'iniziativa popolare legislativa presentata nella forma elaborata il 20 ottobre 2022 denominata «Sì all'abolizione della tassa di collegamento» è respinta.

II

È adottato il seguente controprogetto all'iniziativa:

La legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 (LTPub) è modificata come segue:

Art. 35b cpv. 2 e 3

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 destinati al personale o ad altri utenti che si spostano in modo sistematico.

³La Confederazione, il Cantone e i Comuni, come pure gli altri enti di diritto pubblico, sono assoggettati alla tassa analogamente ai privati.

Esenzioni

Art. 35d

Sono esentati dalla tassa i posteggi pubblici definiti dal Consiglio di Stato. Sono inoltre esentati i posteggi per disabili.

Art. 35e cpv. 1, 2 e 4

¹La tassa è stabilita dal Consiglio di Stato in funzione del numero di posti auto destinati al personale e ad altri utenti che si spostano in modo sistematico, in modo da coprire di principio un terzo delle spese di gestione (art. 23 cpv. 2), ritenuto in ogni caso l'importo minimo di fr. 1.- e massimo di fr. 3.50 al giorno per singolo posto auto.

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

(...)

⁴ *abrogato*

Art. 35g cpv. 2

²L'importo sostitutivo della tassa di collegamento corrisponde all'ammontare in vigore della medesima computato per 360 giorni.

III

Salvo ritiro dell'iniziativa, la presente legge è posta in votazione popolare con la raccomandazione, da parte del Gran Consiglio, di respingere l'iniziativa e di accogliere il controprogetto.

IV

¹La presente legge, in caso di ritiro dell'iniziativa, sottostà a referendum popolare.

²Essa entra in vigore il 1° gennaio 2025.

Allegato 1

Parere di Roberto Di Bartolomeo sulla procedura di voto dell'IP "Sì all'abolizione della tassa di collegamento" (in GC e in votazione popolare).

richiamata la richiesta della Commissione gestione e finanze in relazione alla procedura di voto in Gran Consiglio dell'iniziativa popolare legislativa elaborata "Sì all'abolizione della tassa di collegamento" (IP153) rispondo qui di seguito ai diversi quesiti, rammentando preliminarmente le principali norme applicabili alla procedura di evasione delle iniziative popolari.

Art. 39 Costituzione cantonale (Cost./TI)

¹La domanda di iniziativa popolare può essere presentata in forma elaborata o generica.

²Nel secondo caso, il Gran Consiglio è tenuto a elaborare il progetto nel senso della domanda.^[23]

²bis In entrambi i casi, se la domanda non è accolta dal Gran Consiglio, il progetto viene sottoposto al voto popolare.^[24]

³Il Gran Consiglio può sottoporre contemporaneamente un controprogetto sulla stessa materia. In ogni caso l'iniziativa può essere ritirata.

Art. 108 Legge sull'esercizio dei diritti politici (LEDP)

¹Se la domanda di iniziativa popolare non è accolta dal Gran Consiglio, essa viene sottoposta al voto popolare.

²Se la domanda di iniziativa è presentata in forma generica, il Gran Consiglio elabora un progetto nel senso della domanda, avvalendosi della collaborazione del Consiglio di Stato.

³Qualunque sia la forma della domanda di iniziativa, il Gran Consiglio può raccomandarne al popolo l'accettazione o la reiezione oppure proporgli di adottare un suo controprogetto sulla stessa materia.

⁴Il Consiglio di Stato può chiedere una seconda lettura sul controprogetto.

⁵In ogni caso, il Gran Consiglio deve pronunciarsi entro diciotto mesi dalla pubblicazione nel Foglio ufficiale del risultato della domanda di iniziativa.

Art. 109 Legge sull'esercizio dei diritti politici (LEDP)

¹Non si procede a votazione quando la maggioranza assoluta dei promotori aventi ancora diritto di voto ritira la domanda di iniziativa o quando essa è accettata dal Gran Consiglio.

²È riservato il diritto di referendum.

Visto il quadro legale esposto, anzitutto occorre premettere che affinché il popolo debba esprimersi con il voto su un'iniziativa popolare quest'ultima deve essere respinta dal Parlamento (art. 39 cpv. 2bis Cost./TI, art. 108 cpv. 1 LEDP) poiché nell'ipotesi che il Gran Consiglio approvi un'iniziativa popolare non si procederebbe ad alcuna votazione popolare e la modifica legislativa entrerebbe in vigore, fatto salvo l'esercizio del diritto di referendum facoltativo ai sensi dell'art. 42 let. a) Cost./TI (art. 109 cpv. 1 e 2 LEDP).

In tal senso ricordo quanto specificato nel [Rapporto di maggioranza della Commissione speciale Costituzione e diritti politici sull'iniziativa parlamentare 20 giugno 2017 presentata nella forma elaborata da Raoul Ghisletta e cofirmatari per la modifica dell'art. 39 della Costituzione cantonale: "evitare votazioni inutili su iniziative popolari legislative generiche accettate dal Parlamento"](#) "l'attività legislativa – fatto salvo il diritto di referendum – è una competenza del Gran Consiglio e non si capisce quindi per quale motivo il popolo debba essere chiamato a esprimersi su una modifica di legge se ciò non viene richiesto da un certo

numero di persone contrarie a questa modifica. È ancora meno logico che questa facoltà venga de facto attribuita ai promotori dell'iniziativa, dato che – in caso di accoglimento della stessa, mediante adozione di un testo nel senso della proposta – la loro proposta sarebbe stata accolta”

Per quanto riguarda i diversi quesiti posti (che per praticità vengono ripresi integralmente) ti significativo in termini generali quanto segue.

Per i diversi casi la CGF desidera avere indicazioni circa le modalità secondo cui il popolo sarebbe chiamato ad esprimersi alle urne. È necessario/utile esprimere raccomandazioni di voto?

GC tenuto conto del caso “peggiore” della presentazione di quattro rapporti:

➤ **Sì all’iniziativa e sì al controprogetto**

Questa eventualità raffigura un caso limite (da una ricerca nel database dei Servizi non risulta mai essersi verificata) che - stante le norme citate in ingresso - non appare, di primo acchito, attuabile. Infatti, non sembrerebbe esservi la possibilità per il Parlamento di accogliere contemporaneamente sia l'iniziativa popolare che il controprogetto poiché, anzitutto, una esclude l'attuazione dell'altro (nel caso concreto l'iniziativa chiede l'abrogazione di norme che il controprogetto chiede di modificare). Inoltre, si ribadisce che nel caso l'iniziativa venisse accolta dal Gran Consiglio quest'ultima non potrebbe venire messa al voto popolare non essendo tale eventualità disciplinata dalle norme di riferimento (cfr. art. 39 cpv. 2bis Cost/TI, art. 108 cpv. 1 LEDP *a contrario* e art. 109 cpv. 1 LEDP) e conseguentemente il controprogetto (che risulta essere certamente una soluzione alternativa a quanto proposto con l'iniziativa) non può essere, a sua volta, adottato né sottoposto al voto popolare poiché strettamente connesso con l'iniziativa stessa e sprovvisto di una portata autonoma e indipendente.

Sebbene accogliere simultaneamente in seno al Plenum granconsigliare sia l'iniziativa che il controprogetto potrebbe sembrare un'opportunità intesa a offrire ai cittadini una scelta democraticamente più ampia (i quali avrebbero la possibilità di esprimersi su entrambe le proposte contemporaneamente), è tuttavia significativo notare che il quadro legislativo esposto prevede specifiche procedure intese a garantire chiarezza nelle decisioni, di conseguenza un'approvazione simultanea di entrambi gli atti rischierebbe di generare delle criticità in particolare proprio nei confronti delle norme legali di riferimento (cfr. art. 39 cpv. 2bis Cost/TI, art. 108 cpv. 1 LEDP e art. 109 cpv. 1 LEDP).

➤ **No all’iniziativa e no al controprogetto**

Se il Gran Consiglio approvasse questa eventualità la sua decisione verrebbe pubblicata sul Foglio ufficiale e inizierebbe a decorrere il termine di 10 giorni per il ritiro dell'iniziativa (art. 103 LEDP). In caso di ritiro dell'iniziativa (secondo le modalità descritte all'art. 103 cpv. 3 e 4 LEDP), non vi sarebbe alcuna modifica legislativa (status quo delle le norme in vigore che non subirebbero alcun cambiamento). Al contrario, se l'iniziativa non venisse ritirata, il popolo verrà chiamato a votare sull'iniziativa ma non sul controprogetto poiché - siccome respinto dal Gran Consiglio - lo stesso non lo adotta e conseguentemente non lo contrappone in votazione popolare (cfr. art. 108 cpv. 3 LEDP).

In questo caso, generalmente, il Gran Consiglio raccomanda al popolo di respingere l'iniziativa.

➤ **Sì all’iniziativa e no al controprogetto**

Giusta l'art. 39 cpv. 2bis Cost./TI e l'art. 108 cpv. 1 LEDP in questo caso il popolo non sarebbe chiamato alle urne. L'accettazione dell'iniziativa popolare diverrebbe definitiva (fatto salvo il diritto di referendum facoltativo ai sensi dell'art. 42 let. a) Cost./TI). Nemmeno il controprogetto

verrebbe posto in votazione popolare poiché non adottato dal Gran Consiglio (cfr. caso precedente).

➤ **No all'iniziativa e sì al controprogetto**

Se il Parlamento dovesse approvare questa opzione, la decisione verrebbe pubblicata sul Foglio ufficiale e inizierebbe a decorrere il termine di 10 giorni per il ritiro dell'iniziativa (art. 103 LEDP). Qualora l'iniziativa fosse ritirata, il testo del controprogetto verrebbe pubblicato nel Foglio ufficiale con il relativo termine per l'eventuale esercizio del diritto di referendum facoltativo ex art. 42 let. a) Cost./TI.

In caso contrario, ossia qualora l'iniziativa popolare non venisse ritirata, gli aventi diritto di voto *dovranno decidere, in un'unica votazione, se preferiscono l'iniziativa o il controprogetto rispetto al diritto vigente; hanno pure la facoltà di accettare o respingere entrambe le proposte e di esprimere la loro preferenza nel caso in cui iniziativa e controprogetto vengano accettati* (cfr. art. 40 Cost./TI).

Generalmente, sulla scheda di voto figurano le domande seguenti:

1.1 *Iniziativa popolare*

Volete accettare l'iniziativa popolare....?

1.2 *Controprogetto*

Volete accettare il controprogetto del Gran Consiglio del giorno/mesa/anno 2021?

1.3 *Domanda sussidiaria*

Nel caso in cui sia l'iniziativa popolare che il controprogetto vengano accettati dal Popolo: quale testo deve entrare in vigore?

In questo scenario, di solito, il Gran Consiglio raccomanda di respingere l'iniziativa e di accettare il controprogetto e di esprimere la preferenza al controprogetto nella domanda sussidiaria.

Quanti voti servono in Gran Consiglio affinché un controprogetto sia accolto (nel caso di IP elaborata)?

Non essendoci norme specifiche (com'è invece il caso ad esempio per le nuove spese superiori ai limiti previsti dall'art. 42 Cost./TI, che giusta l'art. 5 cpv. 3 LGF richiedono l'approvazione della maggioranza assoluta dei suoi membri) non è necessaria alcuna maggioranza particolare. Si applica quindi la regola generale dell'art. 144 cpv. 1 Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato (LGC) secondo cui *"il Gran Consiglio decide a maggioranza assoluta dei votanti, salvo disposizione contraria della Costituzione o della legge"*. La maggioranza assoluta dei votanti *"equivale al numero di voti che, raddoppiato, dà un totale superiore di almeno un'unità a quello dei voti computabili"* (art. 146 cpv. 4 LGC). Inoltre, in presenza di più rapporti si applica la procedura di voto prevista all'art. 138 LGC (premesso che trattandosi di un'iniziativa, il Plenum non sarebbe chiamato al voto di entrata in materia): in tal senso si voterebbe quindi prima sulle proposte del rapporto di maggioranza (cpv. 4), qualora queste fossero respinte si procederebbe al voto sulle proposte contenute nei rapporti di minoranza (cpv. 5). In presenza di più rapporti di minoranza, essi vengono posti in votazione eventuale, secondo l'art. 147, per determinare il rapporto le cui proposte dovrà pronunciarsi il Plenum (cpv. 6 LGC).

Quale sarebbe la procedura nel caso in cui i promotori dell'IP chiedessero un voto secco dell'IE (vista la scadenza del termine di 18 mesi per l'analisi dell'atto)?

Sebbene l'art 108 cpv. 5 LEDP prevede che *"In ogni caso, il Gran Consiglio deve pronunciarsi entro diciotto mesi dalla pubblicazione nel Foglio ufficiale del risultato della domanda di iniziativa."* rilevo come il termine di 18 mesi è di natura ordinatoria (e non perentoria). Qualora un'iniziativa non dovesse approdare in Aula entro tale termine non vi è un meccanismo automatico che permetta agli iniziativaisti di chiedere che la stessa venga votata in assenza di

Rapporto di minoranza n. 8465 R2 del 1 ottobre 2024

un rapporto commissionale. Trattandosi di un'iniziativa popolare non è nemmeno possibile l'applicazione dell'art. 102 cpv. 5 LGC (*Se la Commissione non riferisce al Gran Consiglio con un rapporto in tempo utile per una decisione entro il termine indicato al capoverso precedente, l'iniziativa viene direttamente discussa dal plenum*) che tratta le iniziative parlamentari. Tuttavia mi riservo di approfondire ulteriormente il quesito.