

Rapporto di maggioranza

numero	data	competenza
8465 R1	24 settembre 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”

I. INTRODUZIONE

L’iniziativa popolare legislativa elaborata denominata “Sì all’abolizione della tassa di collegamento” è stata depositata il 20 ottobre 2022 (FU del 26 ottobre 2022).

L’iniziativa popolare in questione - che chiede che la Legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 venga modificata - è formalmente riuscita in quanto sono state raccolte 16'045 firme valide (ne erano necessarie 7'000).

Nella seduta del 16 ottobre 2023 il Gran Consiglio ne ha decretato la ricevibilità.

II. CRONISTORIA DEI FATTI

Modifiche di legge del 14 dicembre 2015

Il 14 dicembre 2015 il Gran Consiglio ticinese ha adottato una modifica della legge sui trasporti pubblici relativa in particolare agli artt. 11 cpv. 1, 30 cpvv. 3-4, 35a-35t.

Contro la modifica di legge è stato presentato un referendum.

Il 5 giugno 2016 le cittadine e i cittadini hanno approvato in votazione popolare le precitate modifiche di legge con 52'057 voti favorevoli e 50'612 voti contrari (FU 17 giugno 2016 n. 48 pag. 5506).

Il 28 giugno 2016 il Consiglio di Stato ha ordinato l’entrata in vigore delle modifiche di legge al 1° agosto 2016 (BU 1° luglio 2016, n. 29/2016, pag. 322 segg.).

La modifica di legge è stata impugnata dinanzi al Tribunale federale (inc. n. 2C_664/2016).

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.

Il Tribunale federale, con sentenza del 25 marzo 2020, 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 referire 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. Si richiama tuttavia l'attenzione del Governo cantonale sul fatto che gli obiettivi perseguiti dovranno essere raggiunti, in mancanza di che la tassa, rivelandosi inutile e vana, si esaurirà in un aggravio finanziario lesivo del principio della parità di trattamento”.*

Modifiche di legge del 21 febbraio 2022

Dopo la decisione del Tribunale federale e a seguito della situazione venutasi a creare in relazione al Covid-19, 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 scrivente 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).

III. INIZIATIVA POPOLARE LEGISLATIVA

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.

IV. MESSAGGIO DEL CONSIGLIO DI STATO N. 8354

Con il messaggio n. 8354 del 15 novembre 2023 il Consiglio di Stato ha presentato il suo Rapporto 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".

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 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).

Il Consiglio di Stato, in definitiva, chiede di respingere l'iniziativa popolare legislativa del 20 ottobre 2023.

V. MESSAGGIO CONSIGLIO DI STATO N. 8465

Con Messaggio n. 8465 del 10 luglio 2024 il Consiglio di Stato ha emanato un Controprogetto 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 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.

VI. ESAME COMMISISONALE

La Commissione gestione e finanze, ricevuto il messaggio n. 5384, ha avviato le prime discussioni in merito all'iniziativa parlamentare in oggetto.

Con scritto 6 marzo 2024 il Consiglio di Stato, ha sollecitato "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 ha chiesto al Consiglio di Stato di indicare a quale stadio fosse 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 ha risposto 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".

Il Consiglio di Stato ha quindi ribadito "l'urgenza che il Parlamento si determini sull'iniziativa".

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”*.

Con messaggio n. 8465 del 10 luglio 2024 il Consiglio di Stato ha emanato il Controprogetto esposto al capitolo precedente.

VII. CONSIDERAZIONI DELLA COMMISSIONE

Nella propria decisione il Tribunale federale ha sancito che la tassa di collegamento deve essere causale ed efficace, altrimenti essa non è conforme alla Costituzione federale.

La maggioranza della Commissione gestione e finanze ritiene che la tassa di collegamento sia inefficace, poiché, seppur non formalmente ancora entrata in vigore, nel periodo 2016-2020 *de facto* essa ha già trovato applicazione.

Ritenuto l'esito incerto della decisione del Tribunale federale e per evitare di dover recuperare l'importo pregresso, le aziende hanno cominciato a fatturare la tassa già dal 2016 al proprio personale.

Questo aspetto ha permesso di dimostrare che, seppur formalmente indirizzata ai proprietari dei parcheggi, la tassa è stata messa a carico degli utilizzatori, ossia dei dipendenti.

A fronte di tale prassi, negli ultimi anni non si è assistito ad una diminuzione dei parcheggi. Questo significa che se la tassa di collegamento o il controprogetto entrassero in vigore i lavoratori si vedrebbero imputare nuove spese per circa fr. 900.-/1'000.- all'anno.

Oltre la metà dei dipendenti che saranno chiamati alla cassa risiede nel Cantone Ticino. Si ricorda che le cittadine e i cittadini ticinesi hanno votato contro un aumento delle imposte e l'introduzione di nuove tasse (“Decreto Morisoli” e Riforma Ficcale).

La tassa di collegamento non influisce sulle scelte del mezzo di trasporto, anche perché, vista la conformazione del nostro Cantone, per molte persone, un'alternativa non esiste.

Le cittadine e i cittadini che risiedono in zone non adeguatamente collegate al trasporto pubblico e quelle che vivono nelle zone periferiche sarebbero in difficoltà, ma anche tutti coloro che durante il tragitto casa-lavoro devono svolgere altre mansioni, ad esempio portare i figli a scuola/asilo nido, oppure rendere visita a persone anziane.

La maggioranza delle persone residenti in Ticino e soprattutto quelle che vivono nelle zone periferiche sono fortemente penalizzate.

La tassa di collegamento è anche incostituzionale. Il Tribunale federale ha precisato che la tassa può essere considerata conforme alla Costituzione, unicamente se essa raggiunge gli obiettivi prefissati; essa deve essere inoltre causale.

I fatti dimostrano che durante il periodo della sua applicazione *de facto*, i parcheggi non sono diminuiti.

A piano finanziario 2025-2027 il Consiglio di Stato sosteneva che la tassa di collegamento garantirà un'entrata per fr. 20 mio, rivisti in sede di controprogetto in fr. 15 mio, vincolati alla copertura dei costi di gestione dell'offerta di trasporto pubblico.

Questo significa che il Governo ammette che, nei prossimi anni, non vi è da attendersi una rilevante diminuzione di parcheggi, per cui verrà meno l'obiettivo di modificare il comportamento degli automobilisti, i quali continueranno ad utilizzare i parcheggi.

In altre parole, stando ai dati esposti nel Piano Finanziario: o la tassa di collegamento si prefigge quale obiettivo di generare ulteriori ricavi fiscali, oppure di fare diminuire il numero di parcheggi a disposizione. I due obiettivi si escludono a vicenda.

Il controprogetto elaborato dal Consiglio di Stato, senza fornire alcuna motivazione sostanziale, propone di esentare i centri commerciali, mentre che fino a poche settimane fa essi erano additati come "fastidiosi generatori di traffico".

La proposta governativa appare come un tentativo di aumentare le possibilità di "salvare" in sede di votazione popolare la tassa di collegamento.

In realtà, mediante l'esenzioni dalla tassa di collegamento dei centri commerciali, l'obiettivo della diminuzione del traffico nel nostro Cantone non verrà raggiunto, condizione per la costituzionalità della stessa.

Mediante questa differenziazione vi è il rischio della violazione dell'art. 127 cpv. 2 della Costituzione federale che sancisce: *"Per quanto compatibile con il tipo di imposta, in tale ambito vanno osservati in particolare i principi della generalità e dell'uniformità dell'imposizione, come pure il principio dell'imposizione secondo la capacità economica."*

Il controprogetto appare dunque non conforme alla legge e potrà essere impugnato dinanzi ai competenti tribunali.

Sempre in relazione al controprogetto, non si conoscono dunque quali saranno gli obiettivi quantitativi e qualitativi che si intendono raggiungere alla fine dei tre anni di monitoraggio della tassa di collegamento nella sua nuova formulazione.

La maggioranza della Commissione gestione e finanze ritiene che si debba sostenere e potenziare, così come si sta facendo, l'introduzione di piani di mobilità aziendale (mobilità condivisa, finanziamento degli abbonamenti al trasporto pubblico, ecc.), nuove modalità di lavoro, come il telelavoro, sensibilizzazione per un cambio di abitudini, ecc., senza imporre nuove tasse.

VIII. CONCLUSIONI

L'art. 108 LEDP prevede che qualunque 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.

Ai termini dell'art. 109 LEDP non 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.

La maggioranza della Commissione gestione e finanze si è chinata e interrogata sul

principio della libera formazione della volontà popolare e sul coinvolgimento o meno del Sovrano in relazione all'iniziativa popolare legislativa elaborata "Sì all'abolizione della tassa di collegamento".

Nell'ottica del principio della gestione oculata delle risorse dello Stato e sulla scorta delle considerazioni sopraccitate, la maggioranza della Commissione gestione e finanze invita il Gran Consiglio ad accogliere l'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" e a respingere il Controprogetto del Consiglio di Stato del 10 luglio 2024.

Per la maggioranza della Commissione gestione e finanze:

Roberta Soldati, relatrice

Agustoni - Dadò - Ferrara - Galeazzi -

Gendotti - Gianella Alessandra - Passalia -

Quadranti (con riserva) - Speciali

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

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

- vista l'iniziativa popolare legislativa elaborata del 20 ottobre 2022 denominata "Sì all'abolizione della tassa di collegamento" volta a chiedere che la Legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 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.

- 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 24 settembre 2024 n. 8465 R1 della maggioranza della Commissione gestione e finanze;
- dopo discussione,

decreta

I

L'iniziativa popolare legislativa elaborata presentata il 20 ottobre 2022 denominata "Sì all'abolizione della tassa di collegamento" è accolta.

Di conseguenza, la Legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 (LTPub) è modificata nel seguente modo:

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

II

¹La presente modifica legislativa sottostà a referendum facoltativo.

²Essa entra immediatamente in vigore.