

**Interrogazione 27.11.2014**

**Il Municipio prevede nel preventivo 2015 la tassa comunale a carico dei generatori di traffico?**

Nel messaggio sul preventivo 2015 del Canton Ticino è contenuta la modifica di legge, che introduce una tassa di collegamento a carico dei generatori di importanti correnti di traffico (a partire da 50 posteggi) a parziale copertura dei costi del trasporto pubblico. Una tassa che poteva essere introdotta già a partire dal 1995, essendoci la base legale federale, e che avrebbe contribuito allo sviluppo dei mezzi di trasporto pubblici e al contenimento dell'aumento del traffico (+80'000 veicoli negli ultimi 15 anni!). Purtroppo il Governo ticinese non ha mai proposto la base legale cantonale di applicazione. Lo fa ora con il preventivo 2015 e per l'esattezza con una modifica della legge sui trasporti pubblici, che introduce pure all'art. 35b la possibilità per i Comuni di applicare un supplemento massimo di 0,5 fr per posteggio e per giorno di apertura, il che darebbe un introito di 4 mio. fr ai Comuni ticinesi.

Con la presente interrogazione chiedo pertanto al lodevole il Municipio di Lugano:

1. prevede nell'ambito del preventivo 2015 del Comune di introdurre tale tassa comunale?
2. Come procederà a creare la base legale e a fissare la tassa, qualora la modifica di legge cantonale fosse approvata dal Gran Consiglio?
3. Quanti sono a Lugano e quali sono i generatori di traffico ai sensi dell'art. 35b legge trasporti pubblici?

Con distinti saluti

Raoul Ghisletta, consigliere comunale PS Lugano

***Allegato: estratto dal Messaggio governativo 6987 Preventivo 2015***

**10. Tassa di collegamento a carico dei generatori di importanti correnti di traffico a parziale copertura dei costi del trasporto pubblico**

Il 1° marzo 1995 è entrata in vigore la Legge sui trasporti pubblici (LTP). Il suo art. 35, l'unico del capitolo IV intitolato *Partecipazione finanziaria dei privati*, ha creato la base legale per percepire una *Tassa di collegamento* dai titolari di diritti reali o personali su edifici ed impianti privati generatori di importanti correnti di traffico, e questo fino a concorrenza del 50% del disavanzo d'esercizio della rete del trasporto pubblico. Nonostante l'adozione della necessaria base legale, per l'epoca sicuramente innovativa, la tassa di collegamento non è mai stata introdotta, né si è proceduto ad emanare il Regolamento d'applicazione destinato a disciplinarla nel dettaglio, così come previsto dall'art. 35 cpv. 4 LTP. Tale regolamento sarà prossimamente emanato dal Consiglio di Stato in modo da espletare i suoi effetti già a partire dal 2015. Per quanto riguarda la nozione di *grande generatore di traffico*, la stessa è codificata dagli art. 72 – 75 della Legge sullo sviluppo territoriale del 21 giugno 2011 (Lst), oltre che dagli art. 89 e segg. del relativo Regolamento d'applicazione. Secondo la definizione di cui al Messaggio alla Lst (n. 6309 del 9 dicembre 2009, pag. 93): *“Con la locuzione grandi generatori di traffico s'intendono quegli edifici e impianti che, oltre ad avere un importante impatto paesaggistico ed urbanistico, generano volumi di traffico tali da mettere in difficoltà la capacità della rete viaria, provocare pesanti immissioni atmosferiche e foniche e pregiudicare la vivibilità delle aree toccate. Sono considerati grandi generatori di traffico ad esempio i grandi centri commerciali e i mercati specializzati, gli stadi ed i centri turistici attrezzati, le attrezzature di svago intensive come i parchi di divertimenti e i cinema multi-sala.”*

Concretamente, il vigente art. 72 cpv. 1 Lst stabilisce che sono in particolare grandi generatori di traffico le costruzioni che nei giorni di apertura generano un traffico giornaliero medio di visitatori di almeno 1000 movimenti, con esplicita menzione di centri commerciali, mercati specializzati, factory outlets, centri turistici attrezzati, attrezzature di svago intensive e cinema multisala. Avuto riguardo all'evoluzione di questi ultimi anni del traffico veicolare, giunto a saturazione in particolare sui principali assi del Mendrisiotto e del Luganese, cui solo un importante (e già in fase d'attuazione) ulteriore sviluppo del trasporto pubblico potrà fungere da ragionevole alternativa, e ritenuta la perdurante difficile situazione delle finanze cantonali, la cui evoluzione è tendenzialmente deficitaria e che già prevede per i prossimi anni degli importanti aumenti di spesa in favore del trasporto pubblico, si ritiene che vi sia urgenza di precisare a livello legislativo la nozione di *generatore di importanti correnti di traffico* e che soprattutto sia giunto il momento, a quasi 20 anni dall'entrata in vigore della LTP, di rendere operativa la base legale adottata dal Gran Consiglio emanando un Regolamento alla Legge sui trasporti pubblici contemplante una tassa di collegamento a carico dei generatori di importanti correnti di traffico vincolata alle esigenze del trasporto pubblico, di cui è destinata a coprire sino al 50% del deficit d'esercizio. Un primo ordine di motivazioni a favore di questo provvedimento va dunque ricercato nella drammatica evoluzione del traffico veicolare in Ticino dall'entrata in vigore della LTP ad oggi, potendosi stimare in circa 80'000 l'aumento negli ultimi 15 anni delle vetture circolanti in Ticino.

Il diritto vigente ha definito una nozione di grande generatore di traffico incentrata sui problemi alla viabilità indotti in particolare dalla concentrazione di commerci in aree dedicate, quali in specie quelle di Grancia, Mendrisio, Chiasso e S. Antonino. Tuttavia, è un dato di fatto che la congestione del traffico ha luogo anche a causa degli spostamenti da e per il luogo di lavoro nelle fasce orarie mattutina e serale. In tal senso è legittimo, alla luce della situazione attuale, assumere che anche i grandi datori di lavoro che mettono a disposizione dei loro dipendenti vaste superfici per parcheggiare sono generatori di importanti correnti di traffico, atteso che in ogni caso la mole di spostamenti che il singolo dedica al tragitto casa – lavoro è in linea di massima ben superiore a quella impiegata per recarsi a fare acquisti. Il presente progetto di modifica legislativa precisa la nozione di *generatore di importanti correnti di traffico*, includendo chi mette a disposizione superfici di almeno 50 posteggi, elemento maggiormente oggettivamente rispetto al numero di movimenti e comunque indiziante di una considerevole corrente di traffico. Ridefinita in tal modo la cerchia dei generatori di importanti correnti di traffico, i proprietari dei relativi sedimi – è prevista la via ricorsuale per stabilire l'assoggettamento in caso di contestazione – vengono chiamati a contribuire al costo del trasporto pubblico secondo le disposizioni del Regolamento della Legge sui trasporti pubblici, che verrà emanato sulla scorta sulla delega legislativa già contenuta nell'art. 35c cpv. 4 LTP (che ricalca il vigente art. 35 cpv. 4). Un secondo ordine di argomentazioni è di natura più strettamente finanziaria. Il costante aumento dell'offerta di trasporto pubblico ha fatto lievitare negli anni in modo sensibile i costi a carico dell'ente pubblico per l'adempimento di questo importante compito e nuovi consistenti aumenti appaiono ineluttabili a breve e medio termine in conseguenza del previsto ulteriore incremento dell'offerta di trasporto pubblico dovuto alla prossima messa in esercizio di importanti opere infrastrutturali e collegamenti come – per citare solo i principali – le gallerie di base del Gottardo e soprattutto del Monte Ceneri, la ferrovia Mendrisio-Varese, il trasporto su gomma nel Bellinzonese e nel Mendrisiotto e la rete Tram del Luganese. Già nel gennaio del 2014, nel Rapporto al Gran Consiglio sul secondo aggiornamento delle linee direttive e del piano finanziario 2012-2015, il Consiglio di Stato segnalava che: *“i contributi per le imprese di trasporto mostrano al netto una dinamica di spesa in forte aumento, pari a quella registrata nella passata legislatura (circa il 6% d'incremento annuo), conseguente agli importanti potenziamenti del trasporto pubblico in Ticino. (...)”*

*Il Consiglio di Stato ribadisce che l'onere supplementare dovuto ai nuovi compiti deve essere attenuato, rivedendo eventualmente l'offerta complessiva di trasporto pubblico. I valori indicati presuppongono la necessità di compensare gli oneri conseguenti ai nuovi compiti per almeno il 50%. Il Dipartimento del territorio valuterà entro il primo trimestre del 2014 le possibili modalità per raggiungere questo obiettivo"* (pag. 179). Nelle proprie valutazioni il Dipartimento del territorio ha ritenuto non fattibile la riduzione del 50% dell'impatto causato dai nuovi compiti in assenza di nuove importanti fonti d'entrata destinate al trasporto pubblico. Dal che la necessità, anche da questo punto di vista, dell'introduzione della tassa qui proposta. Tassa che, lo si sottolinea, concretizza la volontà espressa in tal senso dal Gran Consiglio con la LTP del 1994. Lo scrivente Consiglio ha volutamente determinato entro termini ragionevolmente modici la forchetta entro la quale determinare la tassa da corrispondere per ogni singolo posteggio, delegando ai Comuni la possibilità di prelevare anch'essi una modesta tassa aggiuntiva per finanziare i loro oneri nell'ambito del trasporto pubblico. Va debitamente sottolineato che le presenti modifiche normative non istituiscono alcun obbligo per i generatori di importanti correnti di traffico di rendere oneroso l'utilizzo dei posteggi di loro pertinenza. Con riferimento al caso di maggiore rilevanza pratica, non sarà perciò introdotto alcun obbligo per i grandi centri commerciali di fare pagare il parcheggio a clienti e visitatori, essendo data loro la facoltà di tenere a proprio carico l'onere economico della tassa, senza riversarlo sulla propria utenza. Venendo all'ammontare della tassa di collegamento, si propone di inserire nel testo di legge una forchetta compresa tra 1.- e 2.50 franchi per posteggio e per giorno di apertura dei generatori di importanti correnti di traffico e la possibilità per i Comuni di introdurre un supplemento sino a 0.50 franchi al giorno. Il Regolamento disciplinerà i dettagli e i casi di esenzione. Si intende applicare inizialmente una tassa di collegamento di circa 1.50 franchi. Una prima stima del numero di posteggi soggetto al pagamento della tassa ha portato a formulare una prospettiva di introito per il Cantone di 12 milioni di franchi, importo inserito di conseguenza nel preventivo 2015 ma da ritenere necessariamente indicativo a fronte di un tributo di nuova introduzione in cui devono ancora essere definiti la cerchia degli assoggettati ed il numero di posteggi interessati. Allo stesso modo ai Comuni potrebbe corrispondere un'entrata supplementare di circa 4 milioni di franchi.

#### **Disegno di LEGGE sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994; modifica**

Il Gran Consiglio

della Repubblica e Cantone Ticino

visto il messaggio 23 settembre 2014 n. 6987 del Consiglio di Stato,

#### **d e c r e t a:**

**I.**

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

#### **Art. 30 cpv. 1 lett a)**

- a) Tutti i comuni del Cantone partecipano fino ad un massimo del 25% alla quota netta a carico del Cantone, dopo deduzione della partecipazione federale. Il riparto tra i Comuni è calcolato sulla base della chiave di riparto fissata per la Comunità tariffale. Il provento della tassa di collegamento non si computa nel calcolo della quota a carico dei Comuni.

**Principio**

**Art. 35**

Chi genera importanti correnti di traffico è tenuto a contribuire al finanziamento dell'offerta di trasporto pubblico tramite il versamento di una tassa di collegamento.

**Soggetti**

**Art. 35a**

<sup>1</sup>Sono soggetti alla tassa i proprietari di fondi o di un insieme di fondi che costituiscono un'unità funzionale, sui quali:

- a) sono situati grandi generatori di traffico ai sensi dell'art. 72 Lst,
- b) è esercitata un'attività commerciale, industriale, artigianale oppure amministrativa o di prestazione di servizi con posteggi per almeno cinquanta autoveicoli,
- c) vi sono posteggi per almeno cinquanta autoveicoli non destinati principalmente al servizio di abitazioni.

<sup>2</sup>La Confederazione, il Cantone e i Comuni, di principio, non soggiacciono alla tassa.

**Art. 35b**

**Ammontare della tassa**

<sup>1</sup>La tassa è prelevata dal Cantone in funzione del numero di posteggi e dell'attività a cui servono principalmente, ritenuti un minimo di fr. 1.- ed un massimo di fr. 2.50 al giorno per singolo stallo.

<sup>2</sup>Il Comune di situazione dei fondi interessati può prelevare una tassa aggiuntiva massima di fr. 0.50 al giorno per singolo stallo.

**Art. 35c**

**Procedura**

<sup>1</sup>I soggetti di cui all'art. 35a sono tenuti a dichiarare al Consiglio di Stato i dati necessari per il calcolo della tassa e di notificare i relativi cambiamenti.

<sup>2</sup>Il Consiglio di Stato disciplina nel regolamento la procedura d'assoggettamento, le esenzioni, le modalità di calcolo e quelle di esazione della tassa.

<sup>3</sup>Contro le decisioni del Consiglio di Stato è dato ricorso entro trenta giorni al Tribunale cantonale amministrativo. Il ricorso non sospende l'esigibilità della tassa.

**II.**

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, la presente modifica di legge è pubblicata nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra in vigore il 1° gennaio 2015.