

BGer 2C_713/2016 vom 25. März 2020

Bundesgericht, 2020-03-25, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_2C_713_2016

FR: TF 2C_713/2016 du 25 mars 2020

IT: TF 2C_713/2016 del 25 marzo 2020

Erwägungen

E. 1.1

Il Tribunale federale esamina d'ufficio e con piena cognizione la sua competenza (art. 29 cpv. 1 LTF), rispettivamente l'ammissibilità dei gravami che gli vengono sottoposti (DTF 143 IV 85 consid. 1.1 pag. 87 e rinvii). Ciononostante incombe alla parte ricorrente (art. 42 cpv. 2 LTF) dimostrare l'adempimento, nel caso non sia evidente, delle condizioni di ricevibilità dell'impugnativa, pena l'inammissibilità della stessa (DTF 141 IV 284 consid. 2.3 pag. 287 e rinvii).

E. 1.2

Secondo l' art. 82 lett. b LTF , il Tribunale federale giudica i ricorsi contro gli atti normativi cantonali, fra i quali rientra la modifica della LTPub e l'adozione del RTColl, nella composizione di cinque giudici quando sottostanno al referendum (art. 20 cpv. 3 LTF). Poiché il diritto ticinese non prevede una procedura di un loro controllo astratto, questi atti sono direttamente impugnabili davanti al Tribunale federale (art. 82 lett. b e art. 87 LTF ; DTF 142 I 99 consid. 1.1 pag. 104; 142 V 395 consid. 1.1 pag. 396 seg.).

E. 1.3

L'allegato ricorsuale è tempestivo, poiché è stato presentato entro 30 giorni dalla pubblicazione secondo il diritto cantonale (art. 101 LTF), ovvero dalla pubblicazione, avvenuta il 1° luglio 2016, nel Bollettino ufficiale che ha concluso l'iter legislativo (DTF 133 I 286 consid. 1 pag. 288), considerate inoltre le ferie giudiziarie (art. 46 cpv. 1 lett. b LTF).

E. 1.4

Con il ricorso in materia di diritto pubblico è possibile far valere tra l'altro la violazione del diritto federale (art. 95 lett. a LTF), nozione che comprende i diritti costituzionali dei cittadini (DTF 141 I 78 consid. 4.1 pag. 82).

Il Tribunale federale applica d'ufficio il diritto federale (art. 106 cpv. 1 LTF). Nondimeno, valendo le esigenze di motivazione previste per i ricorsi al Tribunale federale anche per le impugnative contro gli atti normativi cantonali (DTF 141 I 78 consid. 4.1 pag. 82; sentenza 2C_116/2014 del 16 agosto 2016 consid. 3.1) occorre, conformemente a quanto previsto dall' art. 42 cpv. 1 e 2 LTF , spiegare perché l'atto impugnato viola il diritto. Questa Corte non è pertanto tenuta a vagliare tutte le questioni giuridiche che si pongono, se queste non sono presentate nella sede federale (DTF 138 I 274 consid. 1.6 pag. 280). Per di più, quando la parte ricorrente invoca, come in concreto, la violazione di diritti fondamentali, il Tribunale federale, in applicazione dell' art. 106 cpv. 2 LTF , esamina le censure soltanto se sono state esplicitamente sollevate e motivate in modo chiaro e preciso (DTF 142 I 99 consid. 1.7.2 pag. 106; 141 I 78 consid. 4.1 pag. 82).

E. 1.5

Nel quadro del controllo astratto di un atto normativo cantonale, il Tribunale federale si impone un certo riserbo, tenuto conto segnatamente dei principi derivanti dal federalismo e della proporzionalità (cfr. sentenza 1C_211/2016 del 20 settembre 2018 consid. 2 e rinvii, non pubblicato in DTF 144 I 281). Esso annulla una disposizione cantonale solo se non si presta ad alcuna interpretazione conforme al diritto costituzionale o al diritto federale di rango superiore o se, in ragione delle circostanze, il suo tenore faccia temere con una certa verosimiglianza che venga interpretata in modo contrario agli stessi (DTF 141 I 78 consid. 4.2 pag. 82). Occorre al riguardo considerare la portata dell'ingerenza nel diritto fondamentale, la possibilità di ottenere una sufficiente protezione di questo diritto nel contesto di un successivo controllo puntuale della norma, le circostanze concrete in cui essa viene applicata, come pure la possibilità di una correzione nel caso di una sua applicazione e gli effetti sulla sicurezza del diritto. La semplice circostanza che in singoli casi la disposizione impugnata possa essere applicata in modo lesivo della Costituzione non conduce di per sé al suo annullamento da parte di questa Corte (DTF 141 I 78 consid. 4.2 pag. 82; 140 I 2 consid. 4 pag. 14, 353 consid. 3 pag. 358 e rispettivi rinvii; sentenza 1C_211/2016 citata, consid. 2). Alla parte interessata rimane infatti la possibilità di addurre un'eventuale incostituzionalità nel caso di applicazione concreta della norma (DTF 143 I 1 consid. 2.3 pag. 6, 137 consid. 2.2 pag. 139 e rispettivi rinvii). Le spiegazioni fornite dalle autorità cantonali riguardo alla sua futura applicazione possono essere prese in considerazione (DTF 144 I 1 consid. 3.1.1 pag. 6; 129 I 12 consid. 3.2 pag. 15).

Per interpretare una norma di legge occorre riferirsi in primo luogo al suo tenore letterale (interpretazione letterale). Il Tribunale federale si fonda tuttavia sulla mera comprensione letterale del testo unicamente se la soluzione così ottenuta non presenta ambiguità ed appare materialmente corretta. Esso si discosta dal senso letterale di testo chiaro solamente qualora delle ragioni obiettive inducano a ritenere che esso non restituisce il vero significato della disposizione in esame oppure quando i risultati ottenuti non possono essere stati voluti dal legislatore ed urtano il sentimento di giustizia ed equità nonché il principio della parità di trattamento. Simili ragioni possono emergere dai lavori preparatori, dallo scopo e dal senso della disposizione legale, così come dalla sistematica della legge. Se il testo della norma non appare completamente chiaro o si presta a diverse possibili interpretazioni, la sua portata viene dunque determinata tenendo conto di tutti gli elementi da considerare, segnatamente i lavori preparatori (interpretazione storica), del suo senso, del suo scopo così come dei valori su cui poggia, segnatamente dell'interesse che si vuole proteggere (interpretazione teleologica) nonché della sua relazione con altri disposti (interpretazione sistematica). Il Tribunale federale non privilegia di principio un metodo d'interpretazione in particolare; per accedere al senso vero di una norma preferisce piuttosto ispirarsi a un pluralismo interpretativo (DTF 144 III 29 consid. 4.4.1 pag. 34 seg.; 143 I 109 consid. 6 pag. 118; 143 II 202 consid. 8.5 pag. 215; 143 III 385 consid. 4.1 pag. 391 e rispettivi richiami).

E. 1.6.1

Per prassi costante quando, come in concreto, il controllo astratto si riferisce tra l'altro, alla revisione parziale di una legge, soltanto le disposizioni riviste o nuove possono essere oggetto di disamina. Per quanto riguarda le norme che non sono state modificate le stesse possono essere oggetto di controllo unicamente se in seguito alla menzionata revisione assumono un significato diverso da quello originario rispettivamente una nuova portata,

creando degli inconvenienti per la parte ricorrente (DTF 142 I 99 consid. 1.4 pag. 104 seg. e rinvi).

E. 1.6.2

La ricorrente chiede che venga annullato anche l'art. 35 LTPub (adottato il 17 dicembre 2014 e dal Gran Consiglio ed entrato in vigore il 1° gennaio 2015 [BU 2015, 34]). Sebbene il suo contenuto sia rimasto invariato in occasione della modifica adottata il 14 dicembre 2015, ritiene che questa revisione ha conferito alla norma un significato nuovo, in quanto il principio stabilito nel dicembre 2015 non intendeva porre il nesso, a suo parere insostenibile, tra i proprietari di fondi con l'aumento dei costi del trasporto pubblico, adesso voluto dal legislatore.

E. 1.6.3

Da parte sua il Consiglio di Stato osserva che contrariamente alla tesi ricorsuale, il contestato nesso tra i costi del trasporto pubblico e i fondi con più di 50 posteggi era già noto, oltre che chiaramente espresso dall'art. 35a cpv. 1 lett. c della proposta di legge allora presentata (in virtù del quale venivano assoggettati alla tassa [esatta, giusta l'art. 35 LTPub, da chi genera importanti correnti di traffico al fine di contribuire al finanziamento dell'offerta di trasporto pubblico] i proprietari di fondi [...] sui quali vi sono posteggi per almeno cinquanta autoveicoli non destinati principalmente al servizio di abitazioni. Vedasi anche il Messaggio del Consiglio di Stato n. 6987 del 23 settembre 2014). Premesse queste considerazioni - che la ricorrente non rimette in discussione nella propria replica del 25 novembre 2016 ove si limita a rimandare a quanto addotto nel proprio gravame - ne discende che l'art. 35 LTPub, in seguito alla modifica del 14 dicembre 2015 non ha assunto né una portata né un significato differente e non può pertanto essere ora oggetto di disamina.

E. 1.7.1

Giusta l' art. 89 cpv. 1 LTF è legittimato a ricorrere contro un atto normativo cantonale chi è particolarmente toccato dallo stesso (lett. b), in modo attuale o virtuale, e ha un interesse degno di protezione al suo annullamento o alla sua modifica (lett. c). L'interesse degno di protezione può essere giuridico o di fatto (DTF 141 I 78 consid. 3.1 pag. 81). Per essere toccata virtualmente è sufficiente che si possa prevedere con un minimo di verosimiglianza che la parte ricorrente possa un giorno essere coinvolta direttamente dall'applicazione della normativa impugnata in modo e con un'intensità maggiori degli altri amministrati (DTF 142 V 395 consid. 2 pag. 397 e consid. 4.1 pag. 398).

E. 1.7.2

Secondo la ricorrente, nella sua qualità di proprietaria di fondi o di insieme di fondi (segnatamente di 96 fondi, compresi i fogli di PPP e i diritti di superficie), ubicati nei Comuni che rientrano nell'imposizione e sui quali sono insediate le più svariate attività economiche nonché sono presenti più di 50 posteggi per autovetture, essa fa parte della cerchia dei soggetti giuridici qualificabili quali debitori della controversa tassa di collegamento (art. 35h combinato con l'art. 35b LTPub). Aggiunge poi che l'aggravio fiscale totale a suo carico ammonta a fr. 1'597'425.-- nonché precisa che, di fronte all'importo totale dei redditi provenienti dai medesimi pari a fr. 1'570'680.--, ciò comporta un'aliquota media pari al 101.70 %. Premesse queste considerazioni, non è quindi per nulla inverosimile che la ricorrente venga confrontata con l'applicazione della tassa ora contestata. La sua legittimazione ad agire va pertanto di principio ammessa.

E. 1.7.3

Nella propria risposta del 4 ottobre 2016 il Consiglio di Stato domanda di negare alla ricorrente la legittimazione ad impugnare i modificati art. 11 cpv. 1 e 30 cpv. 3 e 4 LTPub. Secondo il Governo ticinese, il quale ipotizza che l'interessata è incorsa in una svista, detti disposti nulla hanno da vedere con la tassa di collegamento siccome concernono, il primo, l'adozione e l'intimazione ai Comuni dell'offerta di trasporto pubblico e, il secondo, la definizione del contributo dei Comuni per gli investimenti e il relativo rimedio giuridico.

Nella propria replica la ricorrente si rimette al giudizio del Tribunale federale sulla questione.

E. 1.7.4

Come emerge dal Messaggio del 4 novembre 2015, la modifica degli art. 11 cpv. 1 e 30 LTPub cpv. 3 e 4 è stata voluta poiché il primo disposto si riferiva in parte ancora alla versione dell'art. 35 LTPub precedente alla modifica del 17 dicembre 2014, mentre il secondo (in cui era disciplinato il principio della partecipazione dei Comuni a spese d'investimento per infrastrutture necessarie al trasporto pubblico senza però l'indicazione esplicita dell'autorità competente in materia [cfr. Messaggio del 4 novembre 2015 citato pag. 32]) doveva essere adattato. È quindi indubbio, come osservato dal Consiglio di Stato che, anche se sono collegate alla tassa litigiosa, queste norme concernono tuttavia unicamente i Comuni; è pertanto da escludere che possano, anche solo in modo virtuale, toccare un giorno la qui ricorrente. Al riguardo va pertanto negato a quest'ultima la legittimazione ad impugnarle e su questo punto il ricorso si rivela inammissibile.

E. 2.1

Presentato l'iter legislativo che ha preceduto l'adozione delle modifiche legislative oggetto di contestazione, la ricorrente, osservato che la tassa di collegamento non è più, contrariamente alla prima versione adottata nel 1994, un tributo causale bensì un'imposta destinata a coprire i bisogni finanziari dello Stato (ricorso pag. 11), spiega perché a suo avviso la tassa non adempirebbe né i requisiti dell'imposta di attribuzione dei costi (le spese del trasporto pubblico ivi connesse non potendo essere imputate alla cerchia dei contribuenti assoggettati, i quali peraltro non ne traggono vantaggio alcuno; assenza di criteri oggettivi, sostenibili e ragionevoli nel definire la cerchia dei contribuenti, cfr. ricorso pag. 12 a 17) né quelli dell'imposta di orientamento (mancanza di un reale effetto incitativo; diretta contro i proprietari di fondi e non contro chi [gli utenti] si intende orientare; impossibilità di optare per un comportamento conforme allo scopo e agli obiettivi della legge, vista la qualità scarsa e insufficiente dei trasporti pubblici, considerazione quest'ultima applicabile anche ai visitatori e ai clienti dei centri commerciali e dei negozi, cfr. ricorso pag. 17 a 23).

E. 2.2

Esposti brevemente i motivi che hanno portato, tra l'altro, all'adozione della tassa di collegamento, ossia la volontà di conferire, mediante una politica d'intervento composta da più provvedimenti complementari ed indispensabili (miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico interno e transfrontaliero; realizzazione di percorsi ciclabili, impianti Park & Ride; promozione della mobilità aziendale quale il

"carsharing", il

"carpooling" , ecc.; riduzione dei posteggi privati ed eliminazione di quelli abusivi; riduzione della disponibilità e dell'attrattiva dei posteggi mediante il prelievo della tassa di collegamento) un nuovo traguardo alla domanda di mobilità per contrastare la saturazione della rete viaria, segnatamente nelle ore di punta - determinata principalmente dagli spostamenti pendolari, tra cui quelli transfrontalieri, e dal traffico generato dai centri commerciali - nonché di diminuire l'inquinamento ambientale e dopo avere precisato che non è inusuale (e comunque irrilevante ai fini giuridici, facendo stato per determinare la costituzionalità di un tributo, la sua natura e il suo scopo) che negli atti legislativi i termini di

"imposta" e

"tassa" siano utilizzati in modo improprio, il Consiglio di Stato osserva che, nonostante la sua denominazione, la tassa di collegamento costituisce un'imposta, perché, a prescindere dal fatto che chi vi è assoggettato trae a titolo individuale e in modo concreto un beneficio dall'attività dell'ente pubblico o riceve una controprestazione essa serve - anche - alla copertura dei bisogni finanziari dello Stato.

Precisato che oggetto del giudizio non è la tassa di collegamento in quanto tale - la quale, adottata nella sua prima versione nel 1994 (BU 1995, 39), riformulata ed aggiornata nel 2014, è entrata in vigore il 1° gennaio 2015 senza essere stata contestata (BU 2015, 34) - ma le relative norme di attuazione, ossia gli art. 35a-35t LTPub, sottoposti a referendum ed accettati in votazione popolare (FU n. 048/2016 del 17 giugno 2016 pag. 5506), il Governo ticinese rileva che la tassa configura un'imposta orientativa, poiché è volta a ridurre la disponibilità e l'attrattiva dei posteggi ed è, quindi, anche finalizzata a modificare il comportamento degli assoggettati, non solo a conseguire un introito. Aggiunge che la stessa è sorretta da un interesse pubblico (rendere meno attrattivo il traffico individuale motorizzato generato dai lavoratori e dalla clientela dei centri commerciali e, quindi, indirettamente, tendere ad un miglioramento della qualità dell'aria e, di riflesso, alla tutela della salute pubblica) e rispetta il principio della proporzionalità, essendo idonea a raggiungere lo scopo ricercato (diminuzione del traffico veicolare privato in seguito alla riduzione dei posteggi a disposizione; incentivo ad usare i trasporti pubblici; miglioramento delle condizioni di percorribilità della rete viaria). Sottolinea inoltre che l'applicazione del principio di differenziazione territoriale, cioè il non prelevare la tassa in tutto il territorio cantonale ma solo nei Comuni situati in zone con problemi di traffico e d'inquinamento, permette di adeguarla a quanto strettamente necessario.

Il Consiglio di Stato evidenzia in seguito che la tassa di collegamento è anche un'imposta di rivalsa dei costi (o imposta di attribuzione dei costi; "

Kostenanlastungssteuer"; "impôt d'attribution des coûts"), come emergerebbe dal raffronto con varie sentenze di questa Corte, e ritiene adempiuti i criteri esatti affinché venga attuata. Da un lato il vantaggio maggiore rispetto alla collettività risultante, per gli assoggettati, dallo sviluppo e il potenziamento dei trasporti pubblici (la capillarità della rete dei trasporti pubblici contribuendo in modo rilevante all'attrattiva della localizzazione) - e ciò indipendentemente dal fatto che ne facciano un uso immediato e/o diretto - e, quindi, da una mobilità e da una raggiungibilità migliorate (elementi che hanno, in particolare per le aziende e per i commerci, un valore economico). Dall'altro il particolare rapporto con i costi, essendo indubbio che i principali responsabili della situazione viaria saturata esistente oggi sono i proprietari dei fondi su cui si trovano i posteggi a disposizione dei

pendolari e della clientela commerciale.

Infine, ricorda che detto tributo è l'espressione del legittimo esercizio della sovranità cantonale (non essendovi a livello federale un'imposta analoga o una norma che ne vieta il prelievo) e che, aspetto da non sottovalutare, tre anni dopo dall'entrata in vigore ne verranno verificate l'idoneità e l'adeguatezza (art. 35t LTPub).

E. 3.1

Anche se, riservati le competenze fiscali della Confederazione (art. 134 Cost.) e i limiti legali (art. 127 cpv. 3 Cost.) i Cantoni sono liberi, in virtù della sovranità fiscale generale loro concessa dall' art. 3 Cost. e non esistendo in proposito un

numerus clausus , di prelevare le imposte che vogliono, secondo le modalità da loro decise e per le finalità da loro volute (combinando, ad esempio, obiettivi fiscali e effetti incitativi, cfr. consid. 3.2 e 3.3 di seguito) essi devono nondimeno rispettare i diritti fondamentali costituzionali (ad esempio gli art. 8 e 9 Cost.). Occorre pertanto qualificare la tassa di collegamento di cui le norme di attuazione e il regolamento di applicazione sono oggetto di disamina, siccome il rispetto di determinate esigenze e/o limiti costituzionali dipende direttamente dalla natura del tributo (vedasi la ripartizione delle competenze tra la Confederazione e i Cantoni oppure la portata dei principi della legalità e dell'uguaglianza di trattamento; cfr. sentenza 2C_466/2008 del 10 luglio 2009 consid. 4.1 pubblicata parzialmente in: RDAF 2010 II pag. 401 segg.).

E. 3.2

In materia di tributi pubblici, la giurisprudenza e la dottrina recente distinguono tra imposte, contributi (o tasse) causali e tasse di orientamento (DTF 143 I 220 consid. 4.1 pag. 221; 138 II 70 consid. 5.1 pag. 73 e rispettivi riferimenti giurisprudenziali e dottrinali).

E. 3.2.1

I contributi (o tasse) causali costituiscono la contropartita di una prestazione speciale o di un vantaggio particolare valutabile economicamente concesso dallo Stato. Si fondano quindi su una controprestazione statale che ne è la causa (DTF 143 I 220 consid. 4.2 pag. 222; ERNST HÖHN/ROBERT WALDBURGER, Steuerrecht, vol. I, 9a ed. 2001-2002, § 1 n. 3 seg.; ADRIAN HUNGERBÜHLER, Grundsätze des Kausalabgabenrechts, ZBl 104/2003 pag. 505 ss, segnatamente pag. 507; XAVIER OBERSON, Droit fiscal suisse, 4a ed. 2012, § 1 n. 5, 6, 10). Di regola, vengono calcolati tenuto conto delle spese da coprire (principio della copertura dei costi) e sono messi a carico dei beneficiari proporzionalmente al valore delle prestazioni fornite o dei vantaggi economici ottenuti (principio dell'equivalenza). I contributi causali si suddividono a loro volta in tre sotto categorie, gli emolumenti, gli oneri preferenziali e le tasse di sostituzione (DTF 135 I 130 consid. 2 pag. 133; 131 I 313 consid. 3.3 pag. 317; ERNST BLUMENSTEIN/PETER LOCHER, System des schweizerischen Steuerrechts, 7a ed. 2016, pag. 2 seg.; OBERSON, op. cit., § 1 n. 6).

E. 3.2.2

Le imposte vengono invece definite come i tributi versati dai singoli cittadini alla collettività pubblica a titolo di partecipazione alle spese generate dai compiti d'interesse generale conferiti alla stessa, a prescindere dall'ottenimento di una controprestazione da parte dello Stato (DTF 138 II 70 consid. 5.2 pag. 73; 135 I 130 consid. 2 pag. 133 seg.; 122 I 305 consid. 4b pag. 309 seg.; sentenza 2C_483/2015 del 22 marzo 2016 consid. 4.1.2).

A dipendenza del fatto che alimentano le finanze generali dello Stato o che sono destinate a delle spese specifiche, le imposte vanno suddivise in imposte a carattere generale e imposte a destinazione vincolata (

"Zwecksteuer" - "impôt d'affectation"). Un'ulteriore distinzione viene poi effettuata tra le imposte a destinazione vincolata che servono a finanziare la realizzazione di compiti d'interesse generale (strade, scuole, ospedali, ecc.) e quelle che sono destinate a coprire spese specifiche causate da determinate persone o che profittano più specificatamente a una parte dei cittadini invece che alla maggioranza, cioè le cosiddette imposte di attribuzione (o di rivalsa) dei costi (

"Kostenanlastungssteuern" - "impôts d'attribution des coûts"). In quest'ultima evenienza la cerchia dei contribuenti comprende le persone sulle quali la collettività pubblica può, per dei motivi ragionevoli e oggettivi, porre in priorità le spese in questione invece che sull'insieme dei contribuenti, a prescindere dal fatto che ne traggano un vantaggio individuale particolare. Tale modo di delimitare la cerchia delle persone astrette all'obbligo fiscale concretizza il principio dell'uguaglianza (DTF 143 II 283 consid. 2.3.2 pag. 288 seg.; sentenza 2C_483/2015 citata, consid. 4.1.2, entrambe con riferimenti giurisprudenziali e dottrinali).

E. 3.3

Infine, tutti i tributi (imposte o contributi) possono rivestire un carattere d'incentivazione o di orientamento (RENÉ WIEDERKEHR, *Kausalabgaben*, 2015, pag. 27). Queste tasse d'incentivazione o di orientamento possono essere destinate in modo esclusivo (la dottrina parla allora di pure tasse incitative) o preponderante (per la dottrina trattasi allora di tasse d'orientamento miste o ibride) a modificare il comportamento dei cittadini nell'intento di raggiungere lo scopo perseguito dal legislatore (DTF 143 I 220 consid. 4.3 pag. 222 seg.; OBERSON, op. cit., § 1 n. 17; HÖHN/WALDBURGER, op. cit., § 1 n. 6; HUNGERBÜHLER, op. cit., pag. 514). L'obiettivo principale di questo tipo di tributo non è quindi di procurare prioritariamente delle nuove risorse allo Stato, ma mira a condizionare il comportamento dei cittadini assoggettati. Come già giudicato da questa Corte sia un'imposta che un contributo possono presentare una componente d'incentivazione, ragione per cui la qualifica giuridica del tributo non dipende dal suo scopo, ma dalla sua natura, e i criteri di distinzione abituali tra le imposte e le tasse rimangono validi per distinguere i tributi con una componente d'incentivazione. La giurisprudenza si è quindi appropriata le nozioni, consacrate dalla dottrina, di imposta di orientamento (

"Lenkungssteuer"; "impôt d'orientation") e di tassa (contributo) causale d'orientamento ("Lenkungskausalabgabe"; "taxe causale d'orientation") (ad esempio DTF 143 I 220 consid. 4.4 pag. 223, concernente una tassa per la fornitura di acqua potabile, la quale, con la sua componente incitativa, è stata qualificata di tassa causale di orientamento nonché DTF 140 I 176 consid. 5.4 pag. 181 che tratta di un contributo sulle abitazioni secondarie inutilizzate definito quale imposta con un effetto d'incitamento, entrambe con numerosi riferimenti giurisprudenziali e dottrinali).

E. 3.4.1

Come sottolineato dal Consiglio di Stato e peraltro rilevato dalla ricorrente, la tassa di collegamento in questione è un'imposta e non un contributo causale. In effetti essa serve - anche - a far fronte ai bisogni finanziari dello Stato, indipendentemente dal fatto che le

persone assoggettate traggano, individualmente e concretamente, un beneficio dall'attività dell'ente pubblico o ricevano da quest'ultimo una controprestazione speciale o un vantaggio particolare valutabile economicamente.

E. 3.4.2

Rammentato che il Cantone Ticino è confrontato da tempo a un impressionante e costante aumento della mobilità interna e transfrontaliera, aumento che riguarda più particolarmente gli agglomerati dove si concentrano le attività economiche e l'afflusso del frontalierato e che è dovuto in particolare agli spostamenti dei pendolari per e dal lavoro nonché al traffico generato dai centri commerciali (dati pag. 3 e 4 della risposta del 4 ottobre 2016), il Consiglio di Stato osserva che l'attuale volume di traffico - il quale nelle ore di punta si concretizza quotidianamente con strade saturate e fortemente congestionate, lunghe code e tempi di percorrenza allungati in maniera insopportabile - non può più essere retto dalle infrastrutture esistenti. Questo aumento è anche la causa di gravi problemi d'ordine ambientale come, ad esempio, il superamento costante del valore limite giornaliero d'ozono rispettivamente di quello annuo delle immissioni di diossido d'azoto (dati pag. 5 della risposta del 4 ottobre 2016). Di fronte a questa difficile situazione si è quindi voluto riorientare la domanda di mobilità con una politica d'intervento composta da più misure complementari, tra cui il miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico e transfrontaliero, la realizzazione (quali alternative all'automobile) di percorsi ciclabili o impianti Park & Ride, la promozione di forme di mobilità più razionali (

"carsharing", "carpooling", trasporti pubblici, mobilità ciclabile e pedonale) e la riorganizzazione dei posteggi privati, segnatamente riducendone la quantità, la disponibilità e l'attrattiva tramite il prelievo di un tributo ed eliminando quelli abusivi. In questo contesto la tassa di collegamento va pertanto intesa come uno strumento fondamentale dell'azione politica cantonale la quale peraltro concorda, come addotto dal Governo ticinese, con quella federale in materia di territorio, ambiente e mobilità.

E. 3.4.3

Premesse queste spiegazioni, la tassa di collegamento può essere definita quale imposta speciale a destinazione vincolata con uno scopo d'orientamento (

"Lenkungssteuer"; "impôt d'orientation"). Infatti, il Tribunale federale ha già giudicato che le immissioni provocate dal traffico della clientela dei centri commerciali andavano considerate come risultanti dall'esercizio del centro commerciale, ragione per cui si poteva ammettere che vi era una relazione causale tra i centri commerciali e gli spostamenti della clientela che generano importanti correnti di traffico (DTF 125 II 129 consid. 8a pag. 141 in fine e rinvio). Un simile ragionamento può essere applicato per analogia ai proprietari fondiari che possiedono un numero elevato di posteggi messi a disposizione dei loro dipendenti e/o clienti. Va poi osservato che il tributo litigioso è stato ideato nell'intento d'incrementare l'offerta dei trasporti pubblici al fine d'indurre gli utenti stradali - in particolare i pendolari da e per il lavoro, siano essi domiciliati in Ticino, fuori Cantone o oltre frontiera, così come i clienti dei centri commerciali - a privilegiare l'uso dei medesimi al posto dei veicoli privati motorizzati, per ridurre il traffico veicolare motorizzato, segnatamente nelle ore di punta. Ora, come già giudicato dal Tribunale federale, introdurre una tassa di utilizzazione dei posteggi di un centro commerciale può costituire una misura idonea per ridurre la quantità degli spostamenti e incitare i clienti a scegliere un altro mezzo di trasporto (DTF 125 II 129 consid. 8b pag. 143). Infine, va ricordato che gli introiti che

derivano dalla tassa di collegamento sono destinati a finanziare esclusivamente l'incremento dell'offerta dei trasporti pubblici progettato, volto a migliorare le condizioni di viabilità delle strade urbane ed extraurbane nelle zone interessate al fine d'indurre gli utenti a rinunciare ad utilizzare i propri veicoli grazie ad un'offerta potenziata (vedasi Messaggio del Consiglio di Stato 6987 del 23 settembre 2014 concernente il Preventivo 2015 pag. 6).

La presente fattispecie è paragonabile alle sentenze 2P.111/2002 del 13 dicembre 2002 parzialmente pubblicata in ZBI (104) 2003 557 e RDAF 2004 II 259 nonché 2P.199/2000 del 14 maggio 2001 parzialmente pubblicata in ZBI (103) 2002 77, Pra 2002 51 275 e RDAF 2003 I 545 (la seconda citata pure dal Consiglio di Stato) ove il Tribunale federale ha giudicato, in sintesi, che era possibile finanziare una parte dei trasporti pubblici nell'Alta Engadina mediante una tassa a carico dei proprietari di alberghi e di residenze secondarie, perché detta tassa era obbligatoriamente ribaltata sui turisti e che era incontestato che l'80-90 % degli autobus pubblici venivano utilizzati da detti turisti. Così come alla DTF 140 I 176 (pure richiamata dal Governo ticinese), ove oggetto di disamina era un'imposta comunale prelevata sulle abitazioni secondarie, volta a migliorare il tasso di occupazione di quelle inutilizzate al fine di lottare contro la problematica dei cosiddetti "letti freddi". Il Tribunale federale ha osservato che detta imposta, concepita con un effetto d'incentivazione, e che prevedeva un'esenzione rispettivamente una riduzione in caso di sfruttamento totale o parziale delle abitazioni, era appropriata nonché rispettosa del principio dell'universalità dell'imposta e della garanzia della proprietà.

Come illustrato in precedenza la tassa di collegamento fa parte di tutta una serie di misure che lo Stato, dopo una puntuale analisi, intende mettere in atto per rimediare alla situazione esistente, causata da un traffico eccessivo - in particolare nelle ore di punta - e alle conseguenze negative ivi connesse come rumore, inquinamento dell'aria, ingorghi, ecc. In particolare è sua intenzione migliorare l'offerta di trasporto pubblico esistente (e, a tal fine, procurarsi il finanziamento necessario), realizzare e promuovere forme di mobilità alternative nonché indurre, tra l'altro per mezzo di misure di natura fiscale, i cittadini che utilizzano prioritariamente la loro automobile a modificare il loro comportamento. Rammentato il potere discrezionale di cui fruisce il legislatore nell'esercizio delle proprie prerogative, niente a prima vista permette di giudicare questa concezione globale - l'insieme cioè delle misure progettate le quali devono presentare una certa coerenza ed essere strutturate - incostituzionale rispettivamente di dichiarare d'acchito privo di senso e scopo e quindi inficiato d'arbitrio il tributo litigioso, tenuto conto dell'obiettivo perseguito. Tanto meno se si considera che la legge stessa prevede di rivalutare dopo tre anni la situazione (vedasi art. 35t LTPub) e, quindi, di controllare l'efficacia del provvedimento e, di riflesso, di adottare, se del caso, i necessari correttivi (cfr. consid. 6.6 di seguito).

E. 3.5

La tassa di collegamento non può invece essere qualificata d'imposta di rivalsa (o di attribuzione) dei costi. Anche se, come appena esposto, l'introito fiscale generato verrà utilizzato per finanziare lo sviluppo e il potenziamento dei trasporti pubblici in Ticino, ciononostante è indubbio che i contribuenti astretti al pagamento del tributo non sono quelli che utilizzano (o utilizzeranno) i trasporti pubblici rispettivamente che ne approfittano (o ne approfitteranno). In effetti, le persone presso le quali si vuole indurre rispettivamente scoraggiare un determinato comportamento non sono prioritariamente i proprietari dei fondi sui quali sono situati i posteggi gravati dalla tassa (anche se la stessa potrebbe incitarli a ridurre i posteggi a disposizione), ma gli utilizzatori di tali parcheggi, cioè i pendolari da e

per il posto di lavoro (che si tratti di mobilità interna o transfrontaliera) e i clienti dei centri commerciali. In queste condizioni, il tributo non rientra nella definizione dell'imposta di rivalsa dei costi, siccome i costi ivi afferenti non vengono posti a carico della cerchia di persone che utilizzeranno i trasporti pubblici (finanziati con il medesimo). Difetta pertanto il nesso particolare, richiesto dalla prassi, tra l'imposta e le persone rispettivamente la cerchia delle persone gravate dalla medesima.

E. 4

La ricorrente fa valere la disattenzione dei principi della generalità e dell'uniformità dell'imposizione come pure dell'imposizione secondo la capacità economica (art. 127 cpv. 2 Cost.) nonché di vari diritti e principi costituzionali, cioè l'uguaglianza giuridica (art. 8 Cost.), il divieto dell'arbitrio (art. 9 Cost.), la parità di trattamento tra concorrenti diretti (art. 27 Cost.), la garanzia della proprietà privata (art. 26 e 36 Cost.) e la libertà economica (art. 27, 36 e 94 Cost.). Occorre quindi esaminare se l'attuazione della tassa di collegamento è avvenuta rispettando i medesimi.

E. 5.1

La ricorrente censura la violazione, sotto più aspetti, del principio della legalità. Lamentando l'assenza di una sufficiente densità normativa (non essendo, secondo lei, adempiute le esigenze di chiarezza, precisione, trasparenza e prevedibilità della normativa) e messa in avanti la grande confusione generata dal testo della legge (la questione dell'imponibilità dei parcheggi sfitti, ad esempio, avendo dovuto essere chiarita mediante la promulgazione da parte dello Stato di una direttiva), sostiene in primo luogo che le nozioni di "connessione spaziale" e "connessione funzionale", di cui agli art. 35b e 35c LTPub, non permettono di comprendere i contorni del prelievo e non ne prevedono limiti. Puntualizza che la definizione corrispondente, contenuta all'art. 5 RTColl, oltre ad essere anche lei poco chiara, oltrepassa la delega legislativa conferita al Consiglio di Stato e che nemmeno la direttiva di chiarimento citata in precedenza permette di capirne il senso. Intravede in seguito un altro difetto di base legale riguardo all'imposizione dei beneficiari di diritti di superficie a cui accenna il Messaggio del 4 novembre 2015 (pag. 30) nonché la direttiva, allorché la legge e il regolamento parlano unicamente dei proprietari dei fondi. Rileva poi che la nozione di "utenti che si spostano in modo sistematico" di cui all'art. 35e LTPub manca della necessaria chiarezza e che la delega legislativa contenuta all'art. 35d LTPub (concretizzata agli art. 4 e 6 RTColl) concernente le esenzioni è illegale, poiché la clausola di delegazione non contiene gli elementi essenziali né una precisa delimitazione della portata e dello scopo.

E. 5.2

In ambito tributario il principio della legalità è un diritto costituzionale indipendente ancorato all' art. 127 cpv. 1 Cost. Detta norma - che si applica a tutti i tributi pubblici, siano essi federali, cantonali o comunali - prescrive che il regime fiscale, in particolare la cerchia dei contribuenti, l'imponibile e il suo calcolo, dev'essere, nelle linee essenziali, disciplinato dalla legge medesima. La legge deve avere una densità normativa che permette di rispettare le garanzie di chiarezza e di trasparenza richieste dal diritto costituzionale. Se la legge delega all'organo esecutivo la competenza di stabilire un tributo, la norma di delegazione non può quindi dare carta bianca a quest'autorità, ma deve indicare, almeno a grandi linee, la cerchia dei contribuenti, l'oggetto e la base di calcolo del tributo. Su questo punto la norma di delegazione dev'essere sufficientemente precisa. È infatti importante che l'organo

esecutivo non disponga di un margine di manovra eccessivo e che i cittadini possano definire i limiti del tributo che verrà prelevato su questa base (DTF 143 I 220 consid. 5.1.1 pag. 224; 143 I 227 consid. 4.2 pag. 232 seg.; 136 I 142 consid. 3.1 pag. 144; sentenza 2C_446/2019 del 20 settembre 2019 consid. 2.1.1). L'esigenza della densità normativa non è tuttavia assoluta, siccome non si può pretendere dal legislatore che rinunci totalmente ad utilizzare delle nozioni generali, le quali presuppongono necessariamente una parte d'interpretazione. Ciò attiene alla natura generale ed astratta inerente ad ogni norma di diritto e alla necessità che ne scaturisce di lasciare alle autorità di applicazione un certo margine di manovra all'atto di concretizzazione della norma. Per determinare il grado di precisazione che può essere preteso da una legge si deve tener conto della cerchia dei suoi destinatari e della gravità delle lesioni ai diritti fondamentali che ne discende (sentenza 2C_772/2017 del 13 maggio 2019 consid. 3.2.1 e numerosi riferimenti).

E. 5.3

Rilevato che la legge stabilisce segnatamente la cerchia dei contribuenti (art. 35b e 35c LTPub), le esenzioni (art. 35d LTPub) e i criteri per determinare l'ammontare della tassa e il suo calcolo (art. 35e e 35f LTPub) e che, quindi, il principio della legalità di cui all' art. 127 cpv. 1 Cost. è perfettamente rispettato, il Consiglio di Stato puntualizza in primo luogo che, contrariamente alle asserzioni della ricorrente, la legge non lascia intendere che verrebbero tassati anche i parcheggi sfitti, risultando chiaramente dall'art. 35e cpv. 5 LTPub che la tassa è dovuta per i posteggi

in effettivo esercizio . Con riferimento alle nozioni di "connessione spaziale" e "connessione funzionale" (art. 35b cpv. 2 e 35c LTPub) esso osserva che le stesse, correttamente precisate all'art. 5 RTColl, mirano ad evitare che impianti unitari (connessione spaziale) o distinti, ma chiaramente destinati al servizio di una medesima costruzione (connessione funzionale), possano evitare l'imposizione per il solo fatto di essere posti su fondi diversi o di essere intestati a proprietari differenti. Aggiunge poi che la molteplicità e la complessità delle fattispecie da regolare impediscono inevitabilmente di adottare una norma assolutamente precisa. Premesse queste considerazioni, ne discende che la chiarificazione delle nozioni in esame di cui all'art. 5 RTColl, che corrisponde peraltro a quanto figurante nel Messaggio del 4 novembre 2015 pag. 29, è sufficientemente precisa e non eccede manifestamente il margine di apprezzamento di cui beneficia il Consiglio di Stato nell'elaborazione del regolamento di applicazione. La censura, infondata, va respinta.

In quanto poi la ricorrente afferma che l'art. 5 RTColl viola il principio della separazione dei poteri, la censura non meglio sostanziata, disattende le esigenze di motivazione poste dall' art. 42 cpv. 2 LTF in relazione con l' art. 106 cpv. 2 LTF ed è pertanto inammissibile.

Il Consiglio di Stato precisa poi che, contrariamente a quanto addotto dalla ricorrente, non vanno assoggettati i beneficiari di diritti di superficie, mentre sono i diritti di superficie per se stanti e permanenti intavolati a registro fondiario come fondi ad essere inclusi nella nozione di fondi figurante nella legge (art. 35b cpv. 2 LTPub), gli altri diritti di superficie essendo esplicitamente esclusi. Ora, considerate la natura e la portata dei diritti di superficie per se stanti e permanenti intavolati a registro fondiario come fondi (al riguardo vedasi DTF 141 II 326 consid. 6.1 pag. 332 seg.) ne discende che il fatto di equipararli a dei fondi e, di riflesso, di assoggettarne i beneficiari come i proprietari di fondi non elargisce la cerchia dei contribuenti di cui all'art. 35b cpv. 2 LTPub. Anche su questo punto il ricorso, infondato, va respinto.

Per quanto riguarda poi la locuzione di

"utenti che si spostano in modo sistematico", il Consiglio di Stato osserva che si tratta di una definizione tecnica usuale nel campo della mobilità, che indica peraltro praticamente i pendolari (lavoratori) e gli studenti. Considerate queste spiegazioni anche su questo punto la legge non disattende le esigenze di chiarezza e di precisione esatte dalla prassi; anche al riguardo il gravame, infondato, dev'essere respinto.

Infine, per quanto concerne i posteggi esentati, va osservato che contrariamente all'assunto della ricorrente la norma di delegazione (art. 35d LTPub in relazione con gli art. 4 e 6 RTColl) è sufficientemente precisa, essendosi limitato il Consiglio di Stato a dettagliare la legge senza estenderne o restringerne il contenuto. Come risulta infatti dalle osservazioni formulate dal Consiglio di Stato in una vertenza parallela (sentenza 2C_751/2016 decisa in data odierna, consid. 5.2), tutte queste categorie di posteggi sono esentate perché il loro apporto alla situazione di saturazione nei punti sensibili della rete viaria nelle ore di punta appare marginale rispettivamente perché svolgono una funzione strategica per la gestione della mobilità o perché sono direttamente al servizio di forme di mobilità volte alla riduzione del traffico veicolare. Vi è quindi coerenza ed unità nelle tipologie esentate e la norma di delegazione risulta sufficientemente precisa. Anche su questo punto il ricorso, infondato, va respinto.

E. 6.1

La ricorrente lamenta in seguito la disattenzione del principio della parità di trattamento (art. 8 Cost.), del divieto dell'arbitrio (art. 9 Cost.), nonché dei principi della generalità e dell'uniformità dell'imposizione come pure dell'imposizione secondo la capacità economica (art. 127 cpv. 2 Cost.).

E. 6.1.1

Il principio della parità di trattamento (art. 8 Cost.) e la protezione dall'arbitrio (art. 9 Cost.) sono strettamente legati. Una norma è arbitraria quando non si fonda su motivi seri e oggettivi o appare priva di senso o di scopo (DTF 143 I 1 consid. 3.3 pag. 8; 138 I 321 consid. 3.2 pag. 324; 136 II 120 consid. 3.3.2 pag. 127 seg.; 134 II 124 consid. 4.1 pag. 133). Essa disattende il principio della parità di trattamento (art. 8 Cost.) quando, tra casi simili, fa distinzioni che nessun ragionevole motivo in relazione alla situazione da regolare giustifica di fare o sottopone ad un regime identico situazioni che presentano tra loro differenze rilevanti e di natura tale da rendere necessario un trattamento diverso (DTF 143 I 1 consid. 3.3 pag. 8; 136 II 120 consid. 3.3.2 pag. 127 seg.; 136 I 1 consid. 4.1 pag. 5 seg.; 133 I 249 consid. 3.3 pag. 254 seg.). L'ingiustificata uguaglianza rispettivamente la disparità di trattamento devono riferirsi ad un aspetto sostanziale. Trascurato non può poi essere il fatto che una disparità di trattamento può comunque essere legittimata dagli scopi perseguiti dal legislatore (DTF 141 I 78 consid. 9.5 pag. 93 seg.; 136 I 1 consid. 4.3.2 pag. 8; 136 II 120 consid. 3.3.2 pag. 127 seg.; 133 I 206 consid. 11 pag. 229 segg. con ulteriori rinvii) e che - in generale - quest'ultimo ha un ampio spazio di manovra (DTF 143 I 1 consid. 3.3 pag. 8; 136 I 1 consid. 4.1 pag. 5 seg.; 133 I 249 consid. 3.3 pag. 254 seg.).

E. 6.1.2

In ambito fiscale il principio della parità di trattamento, che permea in quanto tale l'intero ordinamento giuridico svizzero, è concretizzato dai principi impositivi contenuti all' art. 127 cpv. 2 Cost. i quali, sebbene concernano in primo luogo le imposte prelevate dalla

Confederazione (art. 126 segg. Cost.), vincolano anche il legislatore cantonale. Quest'ultimo, nel regolamentare il proprio ordinamento fiscale e nella misura in cui la natura dell'imposta lo permette, deve pertanto tenere conto dei principi della generalità e dell'uniformità dell'imposizione, così come di quello dell'imposizione secondo la capacità economica (DTF 141 I 78 consid. 9.1 pag. 90 segg.; 140 II 157 consid. 7.1 pag. 160 seg. entrambi con riferimenti giurisprudenziali e/o dottrinali).

E. 6.1.3

Il principio della generalità dell'imposizione richiede che tutte le persone e tutti i gruppi di persone siano imposti secondo la medesima regolamentazione giuridica. Esso vieta l'esonero di certe persone o gruppi di persone dal pagamento di un'imposta senza motivi oggettivi (divieto del privilegio fiscale), in quanto gli oneri finanziari della collettività che risultano dai compiti pubblici di carattere generale vanno sostenuti dall'insieme dei cittadini. Per i principi dell'uniformità dell'imposizione e dell'imposizione secondo la capacità economica, i contribuenti che si trovano nella stessa situazione economica devono invece sopportare un carico fiscale simile; quando le situazioni di fatto sono differenti ed hanno un influsso sulla capacità economica, anche il carico fiscale deve tenerne conto. Altrimenti detto, il carico fiscale dev'essere proporzionato al substrato economico a disposizione del singolo, il quale dev'essere chiamato a contribuire alla copertura delle spese pubbliche tenuto conto della sua situazione personale e in proporzione ai suoi mezzi. Il confronto verticale, ossia tra contribuenti che hanno una capacità economica differente, è più difficile a effettuare di quello orizzontale, cioè tra contribuenti con la medesima capacità economica. Inoltre, nei rapporti orizzontali, il principio dell'imposizione secondo la capacità economica non esige che l'imposizione sia assolutamente identica, il raffronto essendo ugualmente limitato in tal caso (DTF 140 II 157 consid. 7.3 pag. 161 seg.; 133 I 206 consid. 7.2 pag. 218; 132 I 157 consid. 4.2 pag. 163 con rispettivi rinvii).

E. 6.1.4

Nella valutazione di disposti legali, fatalmente imperfetti, il giudice costituzionale deve imporsi particolare ritegno e non può scostarsi alla leggera dalle regole legali promulgate dal legislatore (DTF 144 II 313 consid. 6.1 pag. 320 e rinvii). Infatti, come già giudicato dal Tribunale federale, la costituzionalità di una legge fiscale non può essere decisa unicamente sulla base di criteri formali, la questione essendo legata a quella di sapere se la legge sia giusta, concetto tuttavia relativo siccome evolve a seconda delle circostanze politiche, sociali ed economiche (DTF 145 II 206 consid. 2.4.3 pag. 212 e richiami). È pertanto compito del legislatore fiscale, il quale fruisce di un esteso potere di apprezzamento (DTF 140 II 157 consid. 7.3 pag. 161 seg. con rinvii), impostare l'ordinamento tributario in maniera che non vi siano conflitti di valore e che i principi impositivi siano concretizzati in modo da conferire precisione, prevedibilità e sicurezza alla regolamentazione fiscale.

E. 6.1.5

Infine va ricordato che, affinché rispetti i principi della generalità dell'imposizione (art. 127 cpv. 2 Cost.) e dell'uguaglianza giuridica (art. 8 cpv. 1 Cost.), un'imposta cantonale speciale, nella misura in cui grava unicamente un determinato gruppo di persone, deve fondarsi su motivi oggettivi e sostenibili o di interesse generale che permettono di porla in priorità su questa cerchia di persone invece che sull'insieme dei contribuenti (sentenza 2C_655/2015 del 22 giugno 2016 consid. 4.3 e rinvii non pubblicato in DTF 142 I 155 ; 141

I 78 consid. 9.2 pag. 91). Dette persone devono segnatamente essere toccate in modo più stretto degli altri contribuenti dalle spese generate dai compiti pubblici di carattere generale coperte con il tributo in questione, sia perché in maniera astratta ne approfittano di più sia perché si può considerare che le hanno originate. Come già rilevato da questa Corte, l'aggravio fiscale è connesso agli interessi astratti della cerchia dei contribuenti toccati, nel senso che non dipende dall'effettiva utilizzazione rispettivamente dalla concreta responsabilità di questo gruppo. Inoltre, è ammesso sia una schematizzazione del tributo (cioè non deve necessariamente corrispondere al vantaggio individuale bensì può essere determinato in maniera globale) sia che lo stesso, per dei motivi di praticità e di economia d'incasso, venga prelevato unicamente nei confronti dei principali beneficiari. In ogni caso devono esservi dei motivi oggettivi e sostenibili d'imputare prioritariamente queste spese pubbliche al gruppo di persone toccate, la differenziazione instaurata tra i contribuenti dovendo essere fondata su criteri pertinenti, pena la violazione del principio dell'uguaglianza (vedasi DTF 131 II 271 consid. 8.5 pag. 289 ove si è considerato che una tariffa delle tasse per il risanamento di siti contaminati che instaurava delle aliquote differenziate a seconda del tipo di discariche non dava luogo a una disparità di trattamento; DTF 131 I 313 consid. 3.5 pag. 318 ove invece è stata constatata una disparità di trattamento perché la tassa comunale per l'illuminazione pubblica, destinata alla copertura parziale dei costi di funzionamento, era prelevata unicamente a carico dei proprietari di immobili ubicati nelle immediate vicinanze di un lampione; DTF 131 I 1 consid. 4.1 pag. 6 dove è stato giudicato lesivo del principio della parità di trattamento il regolamento comunale che imponeva, senza fare alcuna differenza, unicamente ai proprietari fondiari di prestare lavoro per la manutenzione delle strade; DTF 124 I 289 consid. 3c-3e pag. 292 segg. ove si è giudicato che non vi era alcuna ragione oggettiva - e quindi che era stato disatteso il principio della parità di trattamento - di porre unicamente a carico dei proprietari di immobili un'imposta speciale finalizzata a finanziare la metà dei costi necessari alla pulizia delle strade; DTF 122 I 305 consid. 6 pag. 313 dove è stato constatato che il tributo esatto per la difesa contro gli incendi gravante soltanto i proprietari immobiliari era contrario al principio della parità di trattamento; sentenza 2C_794/2015 del 22 febbraio 2016 consid. 3 riassunta in RDAF 2018 I 529 segg. e DTF 100 Ia 60 consid. 4b pag. 75 seg. ove si è considerato che una tassa volta a promuovere il turismo in generale e a finanziare l'infrastruttura turistica disattendeva sotto più aspetti il principio della parità di trattamento in mancanza di ragioni pertinenti che permettevano di porla soltanto a carico delle persone che erano limitatamente imponibili nel Cantone o di esigerla unicamente dai proprietari domiciliati fuori del Cantone o, infine, di prelevare presso questi ultimi una tassa più elevata di quella dovuta dai proprietari domiciliati nel Cantone; DTF 125 I 182 consid. 5e pag. 200 dove si è ritenuto che una (soprat) tassa di atterraggio connessa alle immissioni inquinanti, sebbene impronta da una certa globalizzazione e schematizzazione, non disattendeva il principio della parità di trattamento in quanto gli assoggettati rispondevano a seconda delle loro differenti immissioni; DTF 143 I 147 consid. 12.3 pag. 160 seg. ove si è detto che l'assunzione dei costi legati alla partecipazione a manifestazioni violenti poteva, con riferimento ai singoli perturbatori, essere esatta da questi soltanto conformemente alla loro responsabilità individuale, una ripartizione indifferenziata a parti uguali tra tutti i partecipanti, senza determinare le singole responsabilità, essendo invece inammissibile).

E. 6.2.1

La ricorrente critica il fatto che, in applicazione dell'art. 35b cpv. 1 LTPub, l'assoggettamento sia limitato, dal profilo territoriale, ai soli Comuni del Cantone nei quali

si applica, giusta gli art. 42 e 43 LST, il Regolamento cantonale posteggi privati, costituito dagli art. 51 a 62 RLst nonché dall'Allegato 1 (cioè l'elenco dei Comuni interessati). Producendo una cartina, pubblicata tra l'altro dal Cantone sul suo sito internet, ove i Comuni interessati sono evidenziati, la ricorrente afferma che non vi è alcuna giustificazione possibile per ammettere un trattamento differente tra due proprietari di fondi sui quali vi è lo stesso numero di posteggi (50 o più) al servizio di attività economiche unicamente in base al Comune o, addirittura al quartiere all'interno del medesimo Comune politico. Ad esempio per il Comune di Mendrisio, ove il quartiere di Arzo è escluso. Oppure per attività economiche insediate ad Arbedo-Castione che sono assoggettate, mentre quelle site sul territorio di Lumino, a pochi metri di distanza, non lo sono. Oppure per la sponda sinistra del Val Riviera (con Gnosca, Preonzo, Lodrino, ecc.), non assoggettata, rispetto alla sponda opposta (con Claro, Osogna, Cresciano, ecc.) che invece lo è. Instaurare una differenziazione unicamente in base all'ubicazione territoriale, delimitata però senza alcuna motivazione plausibile, rispettivamente in virtù di una distinzione regionale che si fonda sulla saturazione della rete stradale e/o l'offerta di trasporto pubblico è discriminatorio, poiché non si basa su criteri ragionevolmente sostenibili.

E. 6.2.2

Il Consiglio di Stato da parte sua osserva che l'art. 35b cpv. 1 LTPub stabilisce un principio di differenziazione territoriale secondo il quale la tassa di collegamento non è prelevata in tutto il territorio cantonale, ma solo nei Comuni o in alcuni quartieri nei Comuni aggregati situati in zone con problemi di traffico e di inquinamento dell'aria, in maniera ad adeguarla a quanto strettamente necessario ed evitare di applicarla laddove non vi è la necessità. Al riguardo precisa che il Regolamento cantonale posteggi privati (art. 51-62 RLst), si applica nei Comuni definiti dopo che sia stata sentita una commissione consultiva (art. 42 cpv. 2 e 43 cpv. 1 LST), segnatamente quelli dove vi è un sufficiente livello di servizio di trasporto pubblico, in cui si riscontrano problemi di traffico (saturazione nelle ore di punta) e nei quali vi sono superamenti dei valori limite di inquinamento dell'aria e di immissioni foniche. Elementi questi determinati in base alla banca dati cantonale della Sezione della mobilità (per quanto concerne il servizio di trasporto pubblico), al modello cantonale del traffico (per quanto riguarda la saturazione della rete viaria) e, infine, ai dati dell'Osservatorio ambientale della Svizzera italiana rispettivamente della Sezione della protezione dell'aria dell'acqua e del suolo (con riferimento all'inquinamento fonico e atmosferico). Grazie a tali criteri e basi scientifiche è dunque possibile, secondo il Governo ticinese, escludere che vi siano delle differenze di trattamento tra comparti territoriali salvo se fondate su ragioni serie e oggettive. In altre parole il Regolamento cantonale si applica unicamente laddove oggettivamente si registrano problemi in materia di mobilità e di protezione dell'ambiente.

E. 6.2.3

Nel caso specifico la ricorrente nulla adduce che dimostri che le zone figuranti nell'Allegato 1 del Regolamento cantonale posteggi privati non corrispondono a quelle in cui si riscontra un inquinamento maggiore. Inoltre anche se, di regola, sul territorio di un'unica e stessa collettività pubblica le imposte devono essere prelevate in maniera uniforme e uguale, giustificate eccezioni sono ammissibili (sentenza 1P.364/2002 del 28 aprile 2003 consid. 2.2 e riferimento). Ad esempio, come già deciso dal Tribunale federale in materia di protezione dell'ambiente, nelle regioni già eccessivamente inquinate e dove vengono costatati o sono prevedibili aumenti delle emissioni moleste (inquinamento atmosferico,

rumore, vibrazioni, radiazioni, ecc.) possono essere imposti dei provvedimenti, anche di natura finanziaria, al fine di ridurre alla fonte dette emissioni (vedasi art. 44a della legge federale del 7 ottobre 1983 sulla protezione dell'ambiente [LPAmb; RS 814.01] che prevede, in simili situazioni, l'allestimento di un piano dei provvedimenti ai sensi dell' art. 11 cpv. 3 e art. 12 cpv. 1 lett. a LPAmb). Questa Corte ha quindi ammesso che, nella licenza edilizia concessa per la costruzione di un parcheggio o di un centro commerciale e di svago oppure per l'ampliamento di un tale centro, era possibile imporre delle misure volte a limitare i movimenti di autoveicoli e/o i posteggi, a introdurre delle tasse di stazionamento oppure a creare o ampliare i trasporti pubblici (sentenza 1A.293/2005 del 10 luglio 2006 parzialmente pubblicata in URP 2006 894 e RDAF 2007 I 495; DTF 131 II 470 consid. 4.2 pag. 479; 131 II 103 consid. 2 pag. 106 segg.; 125 II 129 consid. 7 e 8 pag. 138 segg.). Il Tribunale federale ha altresì giudicato che la limitazione degli orari di apertura delle stazioni di distribuzione e di vendita di carburanti, misura in vigore unicamente in una parte del Cantone Ticino e volta a lottare contro gli inconvenienti riscontrati soltanto in tale regione e derivanti dal cosiddetto "pendolarismo del pieno", era basata su ragioni serie e oggettive ed era pertanto in ossequio con il principio della parità di trattamento (DTF 119 Ia 378 consid. 8 pag. 385 seg.). Nella fattispecie, come spiegato dal Consiglio di Stato (cfr. risposta del 4 ottobre 2016 pag. 28), il prelievo della tassa di collegamento interessa unicamente i Comuni dove vi è un sufficiente livello di servizio di trasporto pubblico e nei quali si registrano problemi in ordine alla mobilità e alla protezione dell'ambiente, cioè quelli confrontati con la saturazione della rete viaria nelle ore di punta e dove i valori limite di inquinamento dell'aria e di immissioni foniche sono superati. Dette indicazioni, che non sono smentite dalla ricorrente, appaiono serie, oggettive e condivisibili. Da questo profilo l'imposta contestata è pertanto conforme alla Costituzione e non instaura alcuna disparità di trattamento ingiustificata con riferimento alla differenziazione territoriale stabilita dalla legge.

E. 6.3.1

La ricorrente intravede in seguito una disattenzione del principio della parità di trattamento nel fatto che vengono esentati i posti auto destinati esclusivamente al servizio di abitazioni (art. 35b cpv. 2 in fine LTPub), allorché lo spostamento casa-lavoro o casa-scuola è indiscutibilmente causa di traffico, già per la quantità di cittadini interessati, ben superiore al numero di coloro che s'intende ora tassare. La censura, non meglio sostanziata, non adempie le esigenze di motivazione poste dai combinati art. 42 cpv. 2 e 106 cpv. 2 LTF e sfugge pertanto ad un esame di merito.

E. 6.3.2

Ma quand'anche si volesse da ciò prescindere la stessa andrebbe comunque respinta. Come spiegato dal Consiglio di Stato nella propria risposta (pag. 27 punto b) cc), i posteggi al servizio dell'abitazione (art. 35b cpv. 2 in fine LTPub) sono stati esclusi dall'imposizione perché oltre alla circostanza che la saturazione della rete viaria nelle ore di punta non può essere oggettivamente ricondotta ai medesimi, il fatto di possedere un posteggio sotto casa non implica necessariamente che il medesimo generi traffico (siccome può essere lasciato vuoto, l'automobile può rimanervi sempre ferma o essere utilizzata solo di rado), allorché i posteggi destinati ai dipendenti o alla clientela per forza di cose generano traffico. Inoltre, i proprietari di posteggi al servizio di abitazioni non possono cambiare il loro comportamento salvo a rinunciare totalmente all'automobile, diversamente dai proprietari di aziende i quali possono, grazie ad un'offerta dei trasporti pubblici incrementata, ridurre i posti auto per

indirizzare i dipendenti e la clientela verso forme di trasporto più sostenibili (il trasporto pubblico, la mobilità ciclabile e pedonale, l'utilizzo degli impianti Park & Ride, il "carsharing", ecc.). Queste spiegazioni fanno apparire del tutto accettabile la differenziazione attuata, fondata su criteri sostenibili. Non vi è pertanto disparità di trattamento.

E. 6.4.1

La ricorrente intravede un'ulteriore discriminazione (verticale) rispetto a chi possiede un numero inferiore a 50 posteggi ed è esentato. Osservato che sulle 222 aziende sue locatarie soltanto alcune hanno più di 50 posteggi, ne deduce che le altre, tenute a pagare importi considerevoli (a suo avviso fr. 1'000.-- annui per posteggio) malgrado il fatto che individualmente locano pochi stalli, sceglieranno di trasferirsi in stabili con meno di 50 posteggi, dove non dovranno pagare nulla. Secondo l'interessata è inoltre ravvisabile una misura di politica economica, atta ad interferire nella libera concorrenza, siccome essa verrà penalizzata e svantaggiata dal tributo contestato. Allo stesso modo considera che l'assenza di una franchigia lede altresì la parità di trattamento, siccome chi possiede 49 posteggi nulla paga, mentre chi ne ha 50 potrebbe dovere pagare imposte ammontanti fino a fr. 53'550.-- annui.

E. 6.4.2

Rammentato che tra l'offerta di posteggi e il volume del traffico motorizzato privato vi è una stretta relazione, il Consiglio di Stato osserva che l'interesse pubblico che soggiace alla tassa di collegamento è teso a rendere meno attrattivo il traffico individuale motorizzato di chi si sposta in modo sistematico nelle ore di punta (personale, pendolari, ecc.) nonché della clientela dei centri commerciali, a ridurre, se possibile, la disponibilità e l'attrattiva dei posteggi e, in ogni caso, a ottenere una diminuzione dei volumi di detto traffico e di riflesso un miglioramento della qualità dell'aria (e quindi, in ultima analisi, a tutelare la salute della popolazione). Riferendosi a dati dell'Ufficio federale di statistica e della Sezione della mobilità, osserva che se un lavoratore pendolare fruisce di un posto auto gratuito presso il lavoro egli utilizza l'automobile nella misura del 70 %; se il parcheggio è a pagamento, nella misura del 63 %; se non vi è un posteggio, nella misura del 27 %. Ora, negli agglomerati ticinesi, i parcheggi presso i datori di lavoro esistono in gran numero: 73,5 % a Lugano Città, fra il 90 e il 97 % nell'agglomerato di Lugano, fra l'85 e il 96 % nel Mendrisiotto, oltre il 90 % a Bellinzona e quasi il 98 % nel Piano di Magadino (cfr. risposta del 4 ottobre 2016 pag. 13). Pertanto, stando alle statistiche appena citate, il solo fatto di escludere la gratuità dei posteggi permetterebbe, secondo il Consiglio di Stato, di ridurre del 10 % il traffico veicolare originato dai medesimi. Ciò che su una rete viaria congestionata, come quella ticinese, può portare a dei miglioramenti sensibili delle condizioni di viabilità dato che la quota di traffico dovuta ai pendolari nelle ore di punta varia dal 50 % al 90 % a seconda dell'asse stradale. Esso precisa poi che sono stati assoggettati i proprietari dei parcheggi per le categorie d'utenza sopramenzionate appunto in ragione del fatto, oggettivo e scientificamente provato, che la saturazione della rete viaria è riconducibile in primo luogo e per gran misura al traffico originato dagli stessi.

Riguardo alla soglia di assoggettamento - cioè 50 posti auto - il Governo ticinese osserva che l'innalzamento della stessa porterebbe ad escludere un numero rilevantissimo di contribuenti, finendo per rendere assolutamente inefficace l'intento orientativo. Di contro, se ridurre al di sotto di 50 posti auto detto limite, portandolo fino ad imporre ogni

proprietario di posteggi, incrementerebbe apparentemente l'effetto orientativo, tale scelta sarebbe del tutto insostenibile. In primo luogo perché colpirebbe indiscriminatamente ogni posteggio e ciò indipendentemente dal volume di traffico che genera, includendo anche piccole attività che non esprimono un'importante esigenza di mobilità, che non beneficiano di più della collettività della presenza e dello sviluppo del trasporto pubblico e che incidono solo in maniera trascurabile sulla saturazione della rete viaria. In seguito perché non è possibile riorientare la scelta della mobilità presso assoggettati che difficilmente (a causa delle loro dimensioni) possono applicare forme di mobilità aziendale sostenibili (quale " carsharing"), in aggiunta all'utilizzo dei trasporti pubblici e della mobilità lenta. Il Governo cantonale rileva poi che detta estensione dell'assoggettamento sarebbe contraria a quanto espresso dall'art. 35 LTPub che prevede che è soggetto all'imposta chi genera

importanti correnti di traffico. Infine, perché si andrebbe incontro a gravosi problemi di applicazione, di gestione e di controllo. Per quanto concerne poi il fatto di non avere previsto un sistema di franchigia (cioè di esentare i primi 49 posti auto), bensì un sistema di riduzione dell'imposta (art. 35e cpv. 3 LTPub), precisa che tale scelta è basata sul fatto che il volume del traffico veicolare è determinato dal totale dei posteggi disponibili, che l'introduzione di una quota in franchigia, tecnicamente improponibile, vanificherebbe l'effetto orientativo dell'imposta (la maggior parte delle aziende assoggettate rientrando nella fascia tra 50 e 99 posti auto, prevedere che i primi 49 vadano esentati ridurrebbe in modo sostanziale l'onere e quindi l'efficacia dell'imposta) e, infine, che escludere una franchigia spinge i proprietari assoggettati a ridurre il numero di posti auto fino a scendere sotto la soglia dei 50 al fine di non essere più assoggettati. Secondo il Consiglio di Stato questi criteri, oggettivamente sostenibili, giustificano un'eccezione al principio della generalità dell'imposizione.

Aggiunge poi che quand'anche ciò inducesse una violazione del principio della parità di trattamento (art. 8 cpv. 1 Cost.), concretizzato in ambito fiscale dai principi della generalità e dell'uniformità dell'imposizione nonché dell'imposizione secondo la capacità economica (art. 127 cpv. 2 Cost.), la stessa potrebbe comunque trovare una legittimazione, come ammesso dalla prassi, negli obiettivi perseguiti dal legislatore cantonale il quale fruisce, particolarmente in ambito fiscale, di un ampio margine di manovra. Senza poi dimenticare che i citati principi devono essere osservati per quanto compatibili con il tipo d'imposta (art. 127 cpv. 2 prima frase Cost.; DTF 140 II 157 consid. 7.1 pag. 160 e richiami).

E. 6.4.3

La scelta del legislatore ticinese di escludere dall'assoggettamento i fondi sui quali vi sono meno di 50 posti auto (art. 35b LTPub) solleva riserve. In primo luogo perché implica, come osservato dalla ricorrente, che la totalità delle imposte che lo Stato prevede d'incassare per mezzo della tassa di collegamento, cioè fr. 18 milioni (cfr. risposta del 4 ottobre 2016 pag. 42), grava solo una minoranza di proprietari fondiari, che possiede solo una parte limitata dei posteggi esistenti che generano traffico, mentre la maggior parte dei proprietari di posteggi non è invece assoggettata. In seguito, perché tale scelta porta a una distribuzione dell'onere contributivo opinabile. In effetti, passando da 49 a 50 posteggi l'aggravio balza da fr. 0.-- a fr. 53'550.-- annui di media (fr. 3.50 al giorno x 50 posteggi x 360 giorni - 15 % [art. 35e cpv. 1, 3 e 5 LTPub]), importo di per sé rilevante. Anche se sono stati previsti degli accorgimenti, segnatamente differenti tipi di riduzione (una deduzione

del 15 % del tributo per chi possiede 50 posteggi nonché una riduzione progressiva fino a 99 posteggi per poi tornare ad una piena imposizione a partire da 100 posti auto, vedasi art. 35e cpv. 3 LTPub), appare dubbio che gli stessi siano sufficienti per rimediare completamente allo squilibrio constatato.

Al riguardo va osservato che le obiezioni sollevate dal Consiglio di Stato con riferimento alla fattibilità dell'estensione della cerchia degli assoggettati rispettivamente ai pretesi problemi legati all'introduzione di una quota in franchigia non possono essere totalmente condivise. Da un lato perché se si può aderire a questo discorso per rapporto ai proprietari (anche se non si sa quanti sono effettivamente) che possiedono dai 50 ai 99 posteggi, lo stesso invece difficilmente può valere per quanto riguarda i proprietari che dispongono di centinaia o migliaia di posteggi e per i quali l'onere contributivo risulta rilevante. Ad esempio chi dispone di 150 posti auto (e non può quindi beneficiare delle riduzioni previste dalla legge) dovrà pagare un importo pari a circa fr. 131'250.-- annui (fr. 3.50 x 250 giorni x 150 posteggi). Per quanto concerne la ricorrente va osservato che l'ammontare annuo che dovrà versare ammonta a fr. 1'597'425.--. Senza dimenticare che appare complicato se non impossibile in simili casi passare repentinamente sotto la soglia dei 50 posteggi.

Anche la questione del limite d'imposizione (dal cinquantesimo posteggio in poi) suscita perplessità. Infatti, chi possiede 49 posteggi non paga nulla, mentre chi ne possiede 50 paga un tributo che viene calcolato dal primo. Ora, il Tribunale federale ha già avuto modo di giudicare che scegliere un limite di esenzione (

"Freigrenze", "montant seuil") è chiaramente meno equo, dal punto di vista dell'uguaglianza di trattamento dei proprietari interessati, per rispetto al fatto di privilegiare un importo o una quota esente (

"Freibeitrag", "montant exonéré en tant que tel"). In effetti, l'adozione di un limite di esenzione comporta, quando questa soglia è superata, delle disparità tra i proprietari toccati, le quali possono rivelarsi anche importanti. Senza poi trascurare che più il limite è elevato maggiore è la lesione del principio della parità di trattamento (DTF 143 II 568 consid. 9.1 pag. 586 seg.). Ci si può pertanto chiedere se non sarebbe stato più opportuno optare per il sistema dell'importo esente, il quale tiene maggiormente conto dell'uguaglianza di trattamento tra i proprietari interessati, siccome tutti possono beneficiarne. E ciò anche se in tal caso il risultato poteva essere meno interessante per l'ente pubblico, il quale sarebbe stato privato di una parte degli introiti previsti.

Allo stesso modo una rappresentazione schematica del tributo e/o motivi di praticità e di economia d'incasso difficilmente appaiono sufficienti per giustificare la soglia instaurata dalla regolamentazione in esame. Come già spiegato da questa Corte, una schematizzazione e/o motivi di praticità e di economia d'incasso possono essere presi in considerazione ai fini dell'attuabilità di un tributo segnatamente quando è moderato e non dà luogo a risultati manifestamente insostenibili o lesivi della parità di trattamento (DTF 143 I 147 consid. 12.3 e 12.4 pag. 160 seg.; 141 I 105 consid. 3.3.2 pag. 108 seg.; vedasi anche sentenza 2C_794/2015 citata, consid. 3.4.2, relativa alla tassa di promovimento turistico del Cantone Obvaldo, la quale è stata tutelata per ragioni di praticità dell'imposizione e perché il suo ammontare era ridotto, nonostante fosse esatta unicamente dai turisti che pernottavano e non invece da quelli di passaggio allorché beneficiavano anche loro delle infrastrutture turistiche). Nella fattispecie, anche se la tassa giornaliera richiesta per ogni singolo posteggio è di per sé moderata (da fr. 1.50 a fr. 3.50), la somma annua da versare è

comunque cospicua, senza dimenticare che viene prelevata soltanto su una parte minima dei posteggi esistenti in Ticino.

Il fatto poi che, come accennato dal Consiglio di Stato, la tassa di collegamento possa essere addossata direttamente a chi utilizza i parcheggi (clienti, impiegati, locatari, ecc.) conforta il sentimento che il limite instaurato non è consono al principio della parità di trattamento. In effetti, solo quando il datore di lavoro rispettivamente il proprietario possiedono 50 posteggi e più gli impiegati (che ne fruiscono) o coloro che li noleggiavano si vedranno addebitare allora la tassa, per un importo annuale minimo pari a fr. 875.-- (cfr. art. 35e cpv. 5 LTPub in relazione con l'art. 7 lett. a RTColl), mentre se il datore di lavoro o il proprietario possiede meno di 50 posteggi non dovranno invece pagare nulla, allorché in entrambi i casi viene generato lo stesso traffico.

Si pone in seguito la questione di sapere se la soglia querelata non dia luogo a una disparità di trattamento tra concorrenti diretti (su questa nozione DTF 145 I 183 consid. 4.1.1 pag. 191 seg. e richiami). Il proprietario e/o datore di lavoro che mette a disposizione dei propri locatari e/o impiegati un massimo di 49 posti auto non deve versare nulla allorché quello che possiede 50 posteggi (e più) è assoggettato all'imposta. Ci si può poi domandare se il limite contestato non costituisca una misura di politica economica che interviene nella libera concorrenza e crea, di riflesso, una disparità di trattamento tra concorrenti diretti, proibita dai combinati art. 27 e 94 Cost., norme qui applicabili siccome offrono una migliore protezione di quella risultante dall'art. 8 Cost. (DTF 145 I 183 consid. 4.1.1 pag. 191 seg. e richiami; 143 II 598 consid. 5.1 pag. 612 seg.; 143 I 37 consid. 8.2 pag. 47 seg.; 140 I 218 consid. 6.3 pag. 229 seg.). Senonché occorre ricordare che nella DTF 125 II 129 e segg., concernente il rilascio di una licenza edilizia per la costruzione di un centro commerciale nella quale era stato imposto l'obbligo di prelevare una tassa di stazionamento sui posteggi messi a disposizione della clientela il Tribunale federale (esaminando la fattispecie dal profilo della protezione dell'ambiente e non da quello del diritto tributario, siccome non si trattava di prelevare una tassa a favore dello Stato), dopo avere rammentato che per concorrenti diretti si intendono i membri di un medesimo settore economico che si rivolgono con la medesima offerta alla medesima clientela (cfr. DTF appena citata consid. 10b pag. 149 seg.; vedasi anche DTF 145 I 183 consid. 4.1.1 pag. 191 seg.; 143 II 598 consid. 5.1 pag. 612 seg.; sentenza 2C_464/2017 del 17 settembre 2018 consid. 5.1 e rispettivi richiami), ha giudicato che il principio dell'uguaglianza di trattamento tra commercianti non era assoluto e non escludeva di favorire determinati metodi o prodotti destinati a proteggere l'ambiente. Il Tribunale federale ha poi lasciato indeciso il quesito di sapere se i negozi situati nelle vicinanze, più piccoli e con meno posteggi erano effettivamente dei concorrenti diretti (ponendosi il quesito di sapere se si rivolgevano alla stessa clientela con la stessa offerta) e ha concluso che si giustificava oggettivamente di sottoporre grandi fonti di emissioni inquinanti a restrizioni più severe e ha quindi confermato i provvedimenti contestati, aggiungendo che una (eventuale) disparità di trattamento doveva pertanto, perlomeno temporaneamente, essere tollerata nell'interesse dell'ambiente che si voleva proteggere (DTF 125 II 129 consid. 10 pag. 150).

Provvedimenti basati sulla politica ambientale, in particolare i contributi, devono infatti gravare i concorrenti diretti in funzione del loro impatto sull'ambiente e non essere posti a carico di alcuni concorrenti diretti, altri venendo invece esonerati (DTF 136 I 1 consid. 5.5.2 pag. 16; 128 II 292 consid. 5.2 pag. 299; 125 I 182 consid. 5e pag. 200; sentenza 2C_804/2010 del 17 maggio 2011 consid. 4.3). Questo ragionamento può applicarsi per

analogia anche nei confronti dei proprietari che noleggiavano i loro stalli veicolari e/o dei datori di lavoro che mettono gli stessi a disposizione dei propri dipendenti.

E. 6.5

Premesse queste osservazioni, ne discende che se la tassa di collegamento riposasse unicamente su considerazioni fiscali, la sua messa in opera così come decisa dal legislatore apparirebbe inammissibile viste le perplessità concernenti la sua conformità con il principio dell'uguaglianza di trattamento. Senonché questa imposta è uno strumento - tra altri provvedimenti, con i quali forma un insieme - della politica cantonale. Essa fa parte infatti di una serie di misure scelte dal Governo (miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico e transfrontaliero; realizzazione di percorsi ciclabili e/o impianti Park & Ride; promozione di altre forme di mobilità quale il

"carsharing", il

"carpooling" o quella pedonale, ecc.), tra loro complementari e destinate a conferire un nuovo orientamento alla domanda di mobilità al fine di rimediare alla situazione vigente nel Cantone (saturazione della rete viaria a determinate ore; problemi d'ordine ambientale ivi connessi). Si tratta di scelte che hanno una forte connotazione politica e che vengono legittimate dagli obiettivi perseguiti dal legislatore, oltre a rientrare nel potere discrezionale di cui quest'ultimo fruisce nell'esercizio delle proprie prerogative, ambito nel quale il Tribunale federale interviene con un certo riserbo. Da questo profilo la normativa contestata può essere tutelata nella misura in cui la tassa ivi disciplinata - la quale, come appena ricordato, fa parte di un concetto globale di riorientamento della mobilità tendente all'ampliamento dell'offerta di trasporto pubblico e susseguente diminuzione dell'uso di veicoli motorizzati individuali - è concepita quale incentivo a non più costruire immensi parcheggi rispettivamente a ridimensionare quelli esistenti.

E. 6.6

La legge, al suo articolo 35t, prevede, come già accennato (consid. 3.4.3) 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. Si richiama tuttavia l'attenzione del Governo cantonale sul fatto che gli obiettivi perseguiti dovranno essere raggiunti, in mancanza di che la tassa, rivelatasi inutile e vana, si esaurirà in un aggravio finanziario lesivo del principio della parità di trattamento. Ne discende che, per quanto concerne la lamentata violazione del principio della parità di trattamento, il ricorso si rivela infondato e come tale va respinto.

E. 7

Secondo la ricorrente, che richiama la direttiva emessa dal Consiglio di Stato, un'ulteriore palese discriminazione emerge dal fatto che colui che sul proprio fondo detiene 60 parcheggi, pure rendendone 20 inservibili, si trova comunque a dovere pagare per i rimanenti 40 utilizzati, ciò che è scioccante e arbitrario rispetto al proprietario che non paga niente. Ancora più scioccante è il caso ove un proprietario possiede 50 posteggi, ne rende uno inservibile tramite un ostacolo fisico, ma paga comunque per i 49 posteggi rimanenti.

Nella propria risposta del 4 ottobre 2016 (pag. 47) il Consiglio di Stato spiega che la legge prevede due distinte situazioni, la collocazione fuori servizio dei posteggi e la loro dismissione (cfr. art. 35f LTPub). Nel primo caso viene solo inibito l'uso del posteggio (e il proprietario può quindi decidere, in ogni momento, di riutilizzarlo), che non viene conteggiato ai fini del calcolo dell'imposta, ma viene considerato ai fini dell'assoggettamento, senza possibili bonus. Nel secondo caso, vi è una rinuncia definitiva alla licenza edilizia e il posteggio non è conteggiato né ai fini dell'assoggettamento né per il calcolo dell'imposta ed entrano in considerazione dei bonus. La diversità di trattamento si giustifica dall'importante differenza fra le fattispecie: nella prima i posteggi non vengono (temporaneamente) usati, ma sono giuridicamente mantenuti; nella seconda i posteggi dismessi non esistono più. Viste queste spiegazioni non si è confrontati con un'insostenibile discriminazione, il proprietario avendo la libera scelta tra dismissione e collocazione fuori esercizio. La censura, infondata, va respinta.

E. 8

La ricorrente considera che per le imposte di attribuzione dei costi, la capacità contributiva deve essere determinata non in funzione dell'insieme dei redditi o della sostanza del contribuente, ma sulla proporzione tra il reddito ottenuto dalla locazione dei posteggi e il valore di costruzione dei medesimi e l'importo riscosso dallo Stato. Considerati il canone di locazione per un singolo stallo (dai fr. 65.-- ai fr. 85.-- mensili, quando non è incluso nella pigione complessiva), l'aliquota che si aggira (per lei) al 101 % (con quindi un carattere chiaramente confiscatorio ed espropriativo), i costi di costruzione che oscillano tra fr. 20'000.-- a fr. 30'000.-- per un posteggio esterno e fr. 40'000.-- a fr. 50'000.-- per uno stallo interno e, infine, che l'incasso del posteggio costituisce un fattore importante nel calcolo della redditività di imprese come la sua, ne deduce una palese violazione del principio dell'imposizione secondo la capacità contributiva. Sennonché, come illustrato in precedenza, la tassa di collegamento non è un'imposta di attribuzione dei costi (cfr. consid. 3.5). L'argomentazione si rivela pertanto priva di pertinenza.

E. 9.1

La ricorrente fa valere in seguito la violazione della garanzia della proprietà e della libertà economica. Afferma che il suo reddito è espropriato e nemmeno sufficiente a coprire il costo della tassa, così come non può essere ammortizzato l'investimento legato alla costruzione dei parcheggi. La sua capacità contributiva viene quindi annientata, oltre al fatto che deve attingere ad altri redditi e/o patrimoni per pagare l'imposta. La tassa risulta anche punitiva se si considera che in virtù del diritto previgente erano imposti un minimo di posteggi, senza dimenticare che la scheda R8 del Piano Direttore 2009 impone di concentrare i grandi generatori di traffico in comparti idonei, ciò che permette di limitare il numero di spostamenti e quindi di ridurre il carico ambientale complessivo.

E. 9.2.1

Per quanto concerne più specificatamente la garanzia della proprietà, la ricorrente sostiene che difetta, per le ragioni già fatte valere in precedenza, di una valida base legale e che la tassa è sproporzionata, non necessaria, di natura confiscatoria ed espropriativa nella misura in cui priva di ogni sostanza il reddito ricavato dai posteggi (l'aliquota dell'imposta superando il medesimo), oltre a non permetterle di ammortizzare quanto investito nella costruzione dei posteggi. Laddove il canone di locazione è di fr. 65.-- mensili, ossia fr. 2.15 al giorno, la tassa potrebbe essere pari a fr. 3.50, corrispondenti a ben il 165,8 %, a cui va aggiunto il prelievo dell'8 % dell'IVA. Per quanto concerne poi il fatto di ribaltare la tassa sugli inquilini, la ricorrente osserva che i canoni saranno troppo elevati, con conseguente disdetta dei contratti e posteggi non affittati poiché troppo costosi, che essa sarà impossibilitata a recuperare i costi di costruzione, ciò che costituisce un chiaro svantaggio rispetto a concorrenti non assoggettati senza, infine, dimenticare tutti gli altri tributi che la gravano. È quindi chiaramente leso il principio della proporzionalità, il quale è rispettato soltanto se viene garantito un rendimento economico accettabile e se le spese da assumere sono ragionevoli.

E. 9.2.2

In ambito fiscale la garanzia della proprietà, sancita dall' art. 26 cpv. 1 Cost. , protegge il cittadino dalla percezione di tributi pubblici confiscatori. Secondo la giurisprudenza, un tributo è confiscatorio se è talmente elevato da privare il contribuente della sua sostanza privata o della possibilità di costituire una nuova, così da intaccare l'essenza, il fondamento stesso della garanzia istituzionale della proprietà (cfr. art. 36 cpv. 4 Cost.). Per stabilire se sussiste un'imposizione di natura confiscatoria occorre valutare tutte le circostanze concrete: oltre all'aliquota applicabile vanno in particolare considerati l'ammontare complessivo del carico fiscale (cumulo con altri tributi e tasse), l'intensità dell'imposizione, la sua durata, le sue basi di calcolo nonché la possibilità di traslare l'onere contributivo su altre persone (DTF 143 I 73 consid. 5.1 pag. 75; sentenza 2D_7/2016 del 25 agosto 2017 consid. 5.1 non pubblicato in DTF 143 II 459 e rispettivi riferimenti).

E. 9.2.3

Per quanto viene censurato un difetto di base legale, si rinvia a quanto esposto al riguardo in precedenza (cfr. consid. 5). Con riferimento alla pretesa sproporzione del tributo, va osservato che nel caso specifico gli elementi e i dati forniti dalla ricorrente non sono idonei a provare che l'imposta querelata la priverebbe di una parte esorbitante della propria sostanza o di singoli componenti della stessa. Pretendere che la tassa di collegamento, di per sé o cumulata ad altri tributi, dà luogo ad un carico fiscale esoso, senza dimostrare che l'essenza stessa della proprietà privata è intaccata, non è sufficiente per riconoscere il carattere confiscatorio dell'imposizione, tanto meno se si considera che vi è, come nel caso concreto, la possibilità di trasferire l'onere contributivo sugli utenti diretti dei parcheggi. Si può inoltre aggiungere che, come rileva il Consiglio di Stato (risposta del 4 ottobre 2016 pag. 33), i posteggi privati per veicoli non sono autonomi (salvo gli autosili o le aree di sosta aperte al pubblico dietro pagamento, impianti di principio esentati [art. 35d LTPub e 6 RTColl]), ma sono delle opere accessorie, cioè delle infrastrutture funzionalmente subordinate ad una costruzione principale, di cui condividono la destinazione. I posteggi annessi agli stabilimenti commerciali sono quindi impianti a vocazione commerciale mentre quelli delle fabbriche sono componenti accessorie di impianti industriali. Ora, il beneficio economico di un posteggio non si riduce al reddito che viene direttamente tratto dalla sua eventuale locazione (potendo infatti essere messo gratuitamente a disposizione di

dipendenti o di clienti). Per fissarne il valore economico, si deve tener conto della funzione che esso riveste al servizio della costruzione principale e, per stabilirne il reddito, vanno considerati gli utili generati dall'attività insediata nella costruzione principale. In altre parole, il reddito conseguito dal proprietario deriva in maniera preponderante dall'uso o dalla locazione dell'edificio principale, reddito al quale può essere aggiunto, eventualmente, quanto ricavato dalla locazione dei posteggi, ciò che rappresenta tuttavia solo una piccola frazione del reddito complessivo. Viste queste considerazioni, la censura si appalesa infondata e, come tale va respinta.

E. 9.2.4

La ricorrente fa valere che in applicazione delle norme comunali di attuazione del Piano Regolatore (NAPR) i Comuni prelevano un contributo sostitutivo (assai consistente, pari al 25 % del costo di costruzione di un parcheggio) quando i proprietari che edificano i loro fondi non realizzano la quantità minima di posteggi stabilita da dette norme. Ciò implica tuttavia arbitrio perché chi è assoggettato alla tassa di collegamento (siccome possiede 50 posteggi e più) non può ridurre il numero dei suoi parcheggi, ciò che è invece espressamente permesso dall'art. 35f LTPub, se non previo pagamento di un ulteriore aggravio finanziario (ossia il contributo sostitutivo).

Da parte sua il Consiglio di Stato rileva in primo luogo che il numero dei posteggi necessari da realizzare sui fondi privati (eccettuati quelli al servizio dell'abitazione) viene determinato dal Regolamento cantonale posteggi privati (vedasi art. 42 e 43 LST nonché art. 51 a 62 RLst), il quale ha abrogato e rese inapplicabili tutte le norme comunali di attuazione del Piano Regolatore (NAPR) relative alla quantificazione del numero di detti posteggi, salvo eventuali disposizioni più restrittive (art. 43 cpv. 2 LST). Rammentato che l'applicazione del Regolamento cantonale posteggi privati compete alla Sezione della mobilità (art. 3 RLst), il Consiglio di Stato sottolinea che i Comuni non hanno competenza in materia e non possono stabilire un fabbisogno maggiore (né esigere un contributo sostitutivo in base al medesimo) rispetto a quello definito in maniera restrittiva in applicazione di detto regolamento (art. 51 RLst), il quale determina il numero dei posteggi necessari (cioè il numero minimo di posteggi di cui occorre disporre quanto quello massimo realizzabile, cfr. art. 52 cpv. 3 RLst) riducendo il fabbisogno massimo di riferimento (art. 53 a 56 RLst) in funzione, tra l'altro, della qualità del servizio di trasporto pubblico (art. 59 e 60 RLst; vedasi anche gli art. 60 cpv. 4, 61 e 61a RLst che permettono, a determinate condizioni, di applicare valori ancora più restrittivi). In proposito precisa che il formulario di calcolo da allegare alla domanda di costruzione (prodotto dalla ricorrente quale convalida delle proprie affermazioni) serve solo alla raccolta di dati e conferisce, al più, un'indicazione di massima, non vincolante per l'autorità chiamata a valutare la situazione e a determinare il numero di posteggi necessari, dato che non vi figurano le riduzioni di cui agli art. 60 cpv. 4, 61 e 61a RLst ancora da applicare. Il contributo sostitutivo comunale può essere chiesto invece per i posteggi mancanti rispetto al numero di quelli necessari in base al Regolamento posteggi privati (riservate norme comunali ancora più restrittive, cfr. art. 43 cpv. 2 LST). Premesse queste considerazioni e rammentato che non possono essere emanate norme comunali che violano sia il senso sia lo spirito del diritto cantonale e ne pregiudicano la realizzazione, ne discende che l'arbitrio lamentato dalla ricorrente non è quindi dato.

Con riferimento all'asserita contraddizione esistente tra la tassa querelata, che comporta un concreto rischio di dispersione delle attività economiche e la scheda R8, voluta per concentrare in comparti idonei i grandi generatori di traffico, il Consiglio di Stato (cfr.

osservazioni del 4 ottobre 2016 pag. 50) precisa che detta scheda non osta agli obiettivi di riduzione e contenimento del traffico perseguiti mediante la tassa di collegamento. In particolare perché i citati comparti sono subordinati alla verifica della loro capacità massima di traffico (capacità della rete stradale, dell'allacciamento al trasporto pubblico e delle sue potenzialità di sviluppo, obiettivi cantonali in materia di protezione dell'ambiente, cfr. scheda R8 punto 2.4 a-g) nonché ad una strategia restrittiva di regolamentazione dei posteggi (tassazione dei medesimi e promozione di sistemi di trasporto aziendale, scheda R8 punto 2.4 i). Per quanto concerne poi il rischio di dispersione delle attività nel territorio paventato dalla ricorrente, il Consiglio di Stato osserva che la pianificazione territoriale offre gli strumenti per evitare una tale situazione (scheda R8 punto 2.6 b). Premesse queste considerazioni, anche in proposito il ricorso si rivela infondato e come tale va respinto.

E. 9.3.1

La ricorrente adduce in seguito una violazione del principio della libertà economica (art. 27, 36 e 94 Cost.). Ribadisce che le premesse di una base legale sufficiente e del rispetto del principio della proporzionalità non sono date per i motivi già illustrati ed afferma che la tassa querelata istituisce una misura di politica economica inammissibile, siccome è non solo proibitiva, ma addirittura punitiva, confiscatoria ed espropriativa, oltre ad impedire che venga realizzato un beneficio conveniente. Ripete che i suoi concorrenti diretti, con meno di 50 posteggi sul loro fondo oppure con più posteggi ma situati nei Comuni che non rientrano tra quelli considerati dagli art. 35b cpv. 1 LTPub e 3 RTColl sono avvantaggiati e ne deduce un'ingiustificata distorsione del libero mercato e un'inaccettabile influenza tra i diversi attori economici. Infine afferma che la possibilità, peraltro non legiferata di trasferire l'imposta sugli utenti non conduce a diversa conclusione in ragione sia degli impedimenti giuridici vigenti in ambito del diritto della locazione sia del fatto che, per quanto concerne i dipendenti, una modifica contrattuale unilaterale sarebbe di principio vietata.

E. 9.3.2

La libertà economica garantita dagli art. 27 e 94 Cost. protegge ogni attività economica privata esercitata a titolo professionale e volta al conseguimento di un guadagno o di un reddito (DTF 143 I 403 consid. 5.6.1 pag. 411; 142 II 369 consid. 6.2 pag. 386; 141 V 557 consid. 7.1 pag. 568). Essa può essere invocata sia dalle persone fisiche che dalle persone giuridiche (DTF 135 I 130 consid. 4.2 pag. 135) ed include, in particolare, la libera scelta della professione, il libero accesso a un'attività economica privata e il suo libero esercizio (art. 27 cpv. 2 Cost. ; DTF 144 I 281 consid. 7.2 pag. 303 seg. e riferimenti).

Pronunciandosi sulla questione di sapere se delle misure fiscali costituissero una restrizione della libertà economica, il Tribunale federale ha giudicato che il prelievo di tributi non implicava una limitazione giuridica ma poteva incidere sull'esercizio della medesima, influsso che tuttavia doveva essere ammesso in maniera restrittiva. Osservato che le imposte generali e contributi causali (nella misura in cui rispettavano il principio della copertura dei costi) non interferiscono con la libertà economica, questa Corte è giunta alla conclusione che delle imposte speciali (

"Gewerbsteuern") erano ammissibili dal profilo della libertà economica solo se non erano proibitive. Andava considerata proibitiva un'imposta il cui ammontare impedisce di realizzare un beneficio giusto nel commercio o nel ramo in questione, rendendo impossibile o eccessivamente difficile l'esercizio della professione (DTF 135 I 130 consid. 4.2 pag. 135 e richiami). Ora, ancora una volta, la ricorrente non fornisce (art. 42 cpv. 2 e 106 cpv. 2

LTF) alcun elemento che dimostri che, per quanto la concerne, la tassa di collegamento è proibitiva e l'impedisce di realizzare un beneficio conveniente. Per il resto le censure sollevate si confondono con quelle formulate riguardo alla violazione del principio dell'uguaglianza di trattamento più particolarmente tra concorrenti diretti, giudicate infondate. Al riguardo si può rinviare a quanto detto in proposito (cfr. consid. 6.4.3). Anche su questo punto il ricorso si rivela privo di pertinenza e va pertanto respinto.

E. 9.4.1

In quanto la ricorrente sostiene che l'adozione dell'imposta impugnata sarebbe lesiva del divieto dell'arbitrio la censura, non meglio sostanziata (art. 42 cpv. 2 e 106 cpv. 2 LTF), risulta inammissibile.

E. 9.4.2

A parere della ricorrente la data d'entrata in vigore delle modifiche contestate, decisa dal Consiglio di Stato su delega del Gran Consiglio e fissata al 1° agosto 2016, sia per quanto concerne la legge che il nuovo regolamento, è inficiata d'arbitrio. La stessa non consente al contribuente ivi assoggettato di potere adottare tutte le misure previste dalla legge per ridurre e dismettere i posti auto rispettivamente per adottare le necessarie misure di controllo ai fini del prelievo della tassa (barriere, parchimetri, ecc.). Infine, mette in avanti le numerose difficoltà attinenti al diritto della locazione o del lavoro che le impediscono di ribaltare da subito sui locatari la tassa di collegamento (contratti di durata indeterminata che non possono essere immediatamente disdetti, procedure pendenti dinanzi alle competenti autorità in materia di locazione in seguito agli aumenti di pigione notificati, ecc.) ed afferma che il danno subito è rilevante siccome deve assumersi l'intero onere fiscale.

La censura non va esaminata, poiché diventata priva d'oggetto. Anche se effettivamente il lasso di tempo inizialmente previsto tra la pubblicazione delle modifiche della LTPub e del RTColl e la loro entrata in vigore era breve, al procedimento è stato concesso l'effetto sospensivo (cfr. consid. 10.2). Ora, considerato il tempo trascorso, non può più adesso essere sostenuto che non vi sia stato tempo a sufficienza per adottare i necessari provvedimenti (dismissione e/o messa fuori esercizio dei posteggi; installazione di sistemi di controllo quali barriere, parchimetri, ecc.; risoluzione dei problemi attinenti al diritto della locazione e del lavoro). Anche su questo punto il ricorso va respinto.

E. 10.1

Per quanto precede, il ricorso in materia di diritto pubblico presentato contro la modifica della legge del 6 dicembre 1994 sui trasporti pubblici (LTPub), decisa il 14 dicembre 2015 dal Gran Consiglio della Repubblica e Cantone Ticino, e contro il nuovo regolamento sulla tassa di collegamento (RTColl) ad essa relativo, adottato il 28 giugno 2016 dal Consiglio di Stato del Cantone Ticino, nella misura in cui è ammissibile, va respinto.

E. 10.2

Con decreto presidenziale del 2 settembre 2016, emanato in una procedura parallela (2C_664/2016), è stato concesso l'effetto sospensivo 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 di questa Corte. 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. 6.6), 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.

E. 11

Le spese della procedura davanti al Tribunale federale sono poste a carico della ricorrente, soccombente (art. 65 e 66 cpv. 1 LTF). Le autorità cantonali non hanno diritto a ripetibili (art. 68 cpv. 3 LTF).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.