Bundesgericht
Tribunal fédéral
Tribunale federale
Tribunal federal

2C 668/2016

Sentenza del 25 marzo 2020

Il Corte di diritto pubblico

Composizione
Giudici federali Seiler, Presidente,
Zünd, Aubry Girardin, Stadelmann, Haag,
Cancelliera Ieronimo Perroud.

Partecipanti al procedimento
H. _____ AG,
patrocinata dall'avv. Carlo Edy Pedrolini,
ricorrente,

contro

Gran Consiglio della Repubblica e Cantone Ticino, rappresentato dal Consiglio di Stato del Cantone Ticino,
Consiglio di Stato del Cantone Ticino.

Oggetto

Modifica del 14 dicembre 2015 della legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 (LTPub) e nuovo regolamento del 28 giugno 2016 sulla tassa di collegamento (RTColl),

ricorso 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, decretato il 28 giugno 2016 dal Consiglio di Stato del Cantone Ticino, entrambi pubblicati il 1° luglio 2016.

Fatti:

A.

Il 1° marzo 1995 (vedasi Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi del Cantone Ticino, di seguito Bollettino ufficiale o BU 1995, 39) è entrata in vigore nel Cantone Ticino la legge sui trasporti pubblici (LTPub; RL/TI 7.4.1.1 ora 752.100), il cui art. 35 era del seguente tenore:

"Art. 35

1I titolari di diritti reali o personali su edifici ed impianti privati, generatori di importanti correnti di traffico, sono tenuti a partecipare alle spese per il collegamento alla rete di trasporto pubblico e per l'esercizio della relativa linea.

2L'ammontare della tassa, che non può superare il 50 % del disavanzo d'esercizio, è fissato dal Consiglio di Stato.

3L'importo a carico di ciascun obbligato è definito in funzione del volume di traffico generato e dei vantaggi particolari ottenuti.

4Il Regolamento stabilisce le ulteriori condizioni.

5I privati interessati possono ricorrere contro il suo ammontare al Tribunale della pianificazione del territorio, nel termine di 30 giorni dall'approvazione dell'offerta da parte del Gran Consiglio."

Il relativo regolamento di applicazione per potere procedere al prelievo della tassa prevista nel sopramenzionato disposto non è mai stato adottato.

B.

Il 1° gennaio 2015, successivamente alla modifica adottata il 17 dicembre 2014 dal Gran Consiglio della Repubblica e Cantone Ticino (BU 2015, 34) e dopo un iter parlamentare che non occorre qui rievocare, è entrato in vigore il nuovo art. 35 LTPub, del seguente contenuto:

"Art. 35

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

C.

Il 14 dicembre 2015 il Gran Consiglio ticinese ha adottato (richiamandosi tra l'altro al Messaggio del Consiglio di Stato del 4 novembre 2015 concernente la modifica della legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 - Tassa di collegamento a carico dei generatori di importanti correnti di traffico a parziale copertura dei costi del trasporto pubblico [di seguito: Messaggio del 4 novembre 2015]; vedasi anche il mandato a quest'ultima autorità contenuto nella norma transitoria figurante nella modifica del 17 dicembre 2014 in BU 2015, 34) una modifica della legge sui trasporti pubblici concernente le seguenti disposizioni (vedasi BU 2016, 322) :

"Art. 11 cpv. 1

1L'offerta di trasporto è poi adottata dal Consiglio di Stato e intimata ai Comuni interessati.

Art. 30 cpv. 3 e 4 (nuovo)

3 Il contributo dei Comuni per gli investimenti è stabilito dal Consiglio di Stato in funzione dei vantaggi loro derivanti, come, ad esempio, il miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza locali, la riduzione delle immissioni, la migliore sistemazione urbanistica. Nello stabilire il contributo si tiene pure conto della capacità economica dei Comuni stessi.

4 Contro la decisione del Consiglio di Stato, i Comuni hanno la facoltà di ricorso al Gran Consiglio; è applicabile la legge sulla procedura amministrativa (LPAm) del 24 settembre 2013.

Capitolo IV

Tassa di collegamento

Capitolo V

Traffico regionale

Abrogato

Art. 35a Destinazione della tassa

Il provento della tassa di collegamento è vincolato al finanziamento delle spese di gestione dell'offerta di trasporto pubblico ai sensi dell'art. 23 cpv. 2 e concorre a coprire l'onere a carico del Cantone, dedotti i contributi della Confederazione, dei Comuni e di terzi.

Art. 35b (nuovo) Assoggettamento

1La tassa di collegamento è prelevata nei Comuni in cui si applica il regolamento cantonale posteggi privati, giusta gli art. 42 segg. legge sullo sviluppo territoriale del 21 giugno 2011 (Lst [sic!]).

2Sono assoggettati alla tassa i proprietari di fondi o di un insieme di fondi in connessione spaziale o funzionale, sui quali vi sono posteggi per almeno 50 autoveicoli; non si computano i posti auto destinati al servizio di abitazioni.

3La Confederazione, il Cantone e i Comuni, come pure gli altri enti di diritto pubblico, sono assoggettati alla tassa analogamente ai privati, ma limitatamente ai posteggi per il personale e per altri utenti che si spostano in modo sistematico (art. 35e cpv. 1 lett. a).

Art. 35c (nuovo) Debitore della tassa

Debitore della tassa di collegamento è il singolo proprietario fondiario, limitatamente ai posti auto presenti sul suo fondo o sui suoi fondi, anche quando l'assoggettamento alla tassa è determinato dalla connessione spaziale o funzionale di un insieme di fondi appartenente a proprietari diversi.

Art. 35d (nuovo) Esenzioni

Sono esentati dalla tassa i posteggi precisati dal Consiglio di Stato per attività turistiche, di svago e culturali, nonché per luoghi di culto. Sono inoltre esentati dalla tassa i posteggi pubblici definiti dal Consiglio di Stato.

Art. 35e (nuovo) Ammontare della Tassa

1La tassa è stabilita dal Consiglio di Stato in funzione del numero di posti auto, distinguendo tra la categoria di posteggi destinati al personale e ad altri utenti che si spostano in modo sistematico, e la categoria di posteggi destinati a clienti e visitatori, in modo da coprire di principio un terzo delle spese di gestione (art. 23 cpv. 2), ritenuti in ogni caso i seguenti importi minimi e massimi:

a) per i posteggi destinati al personale e ad altri utenti che si spostano in modo sistematico importo minimo fr. 1.--, massimo fr. 3.50 al giorno per singolo posto auto;

b) per i posteggi destinati a clienti e visitatori importo minimo fr. 1.--, al massimo fr. 3.-- al giorno per singolo posto auto.

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

3Ai posteggi con meno di 100 posti auto si applica una riduzione progressiva della tassa, laddove la riduzione massima ammonta al 15 % ed è conseguita in presenza di 50 posti auto.

4Per i posteggi ad uso misto si procede ad una valutazione approssimativa delle destinazioni e si

applica proporzionalmente la relativa tassa.

5La tassa è dovuta per i giorni di effettivo esercizio dei posteggi, ritenuti di regola 360 giorni all'anno per quelli connessi ad attività in esercizio ogni giorno, 300 giorni per quelle in esercizio sei giorni alla settimana e 250 giorni per quelle in esercizio fino a cinque giorni alla settimana.

6Nel caso in cui il numero o la destinazione dei posteggi differisse da quella autorizzata, si applica l'art. 35g.

Art. 35f (nuovo) Riduzione della tassa

1Gli assoggettati che riducono volontariamente il numero dei posti auto in esercizio beneficiano di una riduzione della tassa.

2Un posto auto si considera dismesso quando è reso durevolmente inaccessibile agli autoveicoli e la dismissione è notificata al Municipio giusta l'art. 11 della legge edilizia cantonale del 13 marzo 1991.

3La riduzione è concessa una tantum ed ammonta all'importo della tassa teoricamente dovuta durante un intero anno per i posti auto dismessi.

4La riduzione di posteggi in applicazione dell'art. 60 cpv. 4 del regolamento della legge sullo sviluppo territoriale (RLst) del 20 dicembre 2011 permette di ottenere una riduzione ulteriore della tassa, equivalente al 25 % dell'importo della tassa teoricamente dovuta durante un anno intero per i posti auto così dismessi.

5La riduzione di cui al cpv. 4 è accordata per analogia anche in caso di formazione di nuovi posteggi in misura inferiore al numero dei posteggi necessari giusta l'art. 60 cpv. 1, 2 e 3 RLst.

Art. 35g (nuovo) Posteggi abusivi

1In base alla situazione di fatto e sino alla cessazione dell'uso indebito o al conseguimento di un'autorizzazione a posteriori, i proprietari dei fondi interamente o parzialmente adibiti a posteggio in assenza di valida autorizzazione edilizia sono soggetti al pagamento di un importo sostitutivo della tassa di collegamento.

2L'importo sostitutivo della tassa di collegamento corrisponde all'ammontare della medesima, ritenuto l'ammontare in vigore più elevato tra quelli di cui all'art. 35e cpv. 1, computato per 360 giorni.

3L'importo sostitutivo è prelevato dall'autorità competente. Fanno stato gli art. 35h-35n.

Art. 35h (nuovo) Procedura a) obbligo di dichiarazione e collaborazione

1I proprietari assoggettati alla tassa sono tenuti a dichiarare all'autorità competente i dati necessari per il calcolo della tassa e a notificare i relativi cambiamenti.

2I proprietari assoggettati sono tenuti a fare tutto il necessario per consentire una tassazione completa ed esatta.

Art. 35i (nuovo) b) accertamento

L'autorità competente ha la facoltà di compiere tutti gli atti necessari all'imposizione della tassa, segnatamente di eseguire o far eseguire il conteggio dei posteggi potenzialmente oggetto della tassa, se necessario anche senza preavviso e accedendo alla proprietà privata.

Art. 35l (nuovo) c) decisione

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

2Se i proprietari assoggettati, nonostante diffida, non soddisfano i loro obblighi procedurali oppure se la tassa non può essere accertata esattamente per mancanza di dati, l'autorità competente esegue la tassazione d'ufficio in base a una valutazione ponderata.

Art. 35m (nuovo) d) reclamo

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

2L'autorità competente prende la sua decisione fondandosi sui risultati dell'istruttoria, con le medesime facoltà che le spettano in sede di tassazione, sentiti gli assoggettati, può modificare la tassazione anche a loro svantaggio.

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

Art. 35n (nuovo) e) ricorso

1I proprietari assoggettati possono impugnare con ricorso scritto la decisione su reclamo dell'autorità competente, entro 30 giorni dalla notifica, davanti alla Camera di diritto tributario.

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

3Si applicano per il resto gli art. da 227 a 231 della legge tributaria del 21 giugno 1994.

Art. 35o (nuovo) f) modifica della decisione di tassazione

1In caso di modifica di circostanze rilevanti è data in ogni tempo la facoltà di chiedere all'autorità competente la modifica della decisione di assoggettamento.

2La modifica ha effetto solo a far tempo dalla data della richiesta.

Art. 35p (nuovo) Esigibilità

La tassa di collegamento è dovuta dal momento in cui sono date le condizioni di assoggettamento.

Art. 35q (nuovo) Prescrizione

1Il diritto di tassare si prescrive in cinque anni da quando sono date le condizioni di assoggettamento.

2La prescrizione non inizia a decorrere, o è sospesa, durante la procedura di reclamo e di ricorso.

Art. 35r (nuovo) Disposizioni penali

1Chiunque viola intenzionalmente o per negligenza un obbligo che gli incombe giusta la presente legge oppure una disposizione presa in applicazione di quest'ultima, in particolare non adempie gli obblighi di dichiarazione e collaborazione, oppure ostacola l'accertamento dei dati necessari all'imposizione della tassa, è punito con la multa fino a fr. 10'000.--.

2Le multe sono pronunciate dall'autorità competente per la decisione di tassazione.

3Alla procedura si applica la legge di procedura per le contravvenzioni.

Art. 35s (nuovo) Disposizioni esecutive

Il Consiglio di Stato emana il regolamento di applicazione in cui definisce l'autorità competente e stabilisce le prescrizioni di dettaglio.

Art. 35t (nuovo) Norma transitoria

1La tassa di collegamento è soggetta a un periodo di prova della durata di 3 anni dalla sua entrata in vigore. Entro questo termine il Consiglio di Stato allestisce all'attenzione del Gran Consiglio un rapporto riguardo gli effetti della stessa, sia dal profilo finanziario, sia dal profilo della mobilità e dell'evoluzione del numero e della collocazione dei posteggi assoggettati alla tassa.

2Il Gran Consiglio si pronuncia in merito al suo mantenimento."

La modifica legislativa è stata pubblicata sul Foglio ufficiale ticinese del 18 dicembre 2015 (FU) n. 100/2015 pag. 10517, con l'indicazione del termine di referendum. Essa è stata accolta in votazione popolare il 5 giugno 2016. Contestualmente all'adozione di queste nuove norme, il Consiglio di Stato del Cantone Ticino ha, a sua volta, adottato il regolamento sulla tassa di collegamento (RTColl) del 28 giugno 2016 del seguente tenore:

"Art. 1 Scopo

Il presente regolamento disciplina la tassa di collegamento di cui agli art. 35 e segg. della legge sui trasporti pubblici (LTPub) del 6 dicembre 1994.

Art. 2 Autorità competente (art. 35h-35o, 35r LTPub)

1La Sezione della mobilità del Dipartimento del territorio è l'autorità competente a prelevare la tassa di collegamento.

2Essa esercita tutte le funzioni conferite dalla LTPub all'autorità competente, con facoltà di delegare a terzi il conteggio e i controlli dei posteggi assoggettati o potenzialmente assoggettati alla tassa.

Art. 3 Comuni in cui si preleva la tassa (art. 35b cpv. 1 LTPub)

La tassa di collegamento è prelevata nei Comuni elencati nell'allegato 1 al regolamento della legge sullo sviluppo territoriale (RLst) del 20 dicembre 2011.

Art. 4 Posteggi non soggetti alla tassa (art. 35 e 35b cpv. 2 LTPub)

Non sono soggetti alla tassa i posti auto e gli spazi destinati esclusivamente:

- a) al servizio di abitazioni;
- b) a veicoli di servizio, fornitori, carico e scarico, esposizione e deposito.

Art. 5 Connessione spaziale e funzionale (art. 35b cpv. 2 LTPub)

1Sono in connessione spaziale i posteggi autorizzati come impianto unitario.

2Sono in connessione funzionale i posteggi al servizio della medesima costruzione o complesso di costruzioni, come pure quelli che possono essere utilizzati indifferentemente dalla medesima utenza.

Art. 6 Esezioni (art. 35d LTP [sic!])

1Sono esentati dalla tassa i posti auto destinati esclusivamente per:

- a) attività alberghiere e di ristorazione;
- b) attività di svago e culturali (strutture sportive ed espositive, cinematografi, teatri, ecc.);
- c) luoghi di culto;
- d) i visitatori di strutture sociosanitarie.

2Sono inoltre esentati:

- a) i posteggi pubblici definiti come tali dai piani regolatori ai sensi della legge sullo sviluppo territoriale (LST) del 21 giugno 2011, limitatamente ai posti auto non riservati o concessi in abbonamento a utenti che si spostano sistematicamente (pendolari);
- b) i posteggi di interscambio (Park and Ride);
- c) i posteggi di attestamento definiti dal piano direttore (art. 8 segg. LST).

Art. 7 Ammontare della tassa (art. 35e LTP [sic!])

La tassa di collegamento è stabilita:

- a) per i posteggi destinati al personale e ad altri utenti che si spostano in modo sistematico in fr. 3.50 al giorno per posto auto;
- b) per i posteggi destinati a clienti e visitatori in fr. 1.50 al giorno per posto auto.

Art. 8 Riduzione della tassa (art. 35f LTPub)

1La riduzione della tassa è stabilita di regola con la decisione di tassazione (art. 11).

2La riduzione della tassa di cui al cpv. 3 dell'art. 35f LTPub decade, se entro il termine di 10 anni i posti auto dismessi sono ripristinati. La Sezione della mobilità stabilisce l'importo da restituire in base ai posti auto ripristinati, diminuendo la pretesa proporzionalmente al periodo di effettiva dismissione.

3La riduzione della tassa di cui al cpv. 4 dell'art. 35f LTPub è riconosciuta annualmente, nella misura in cui viene mantenuta la relativa riduzione di posteggi.

4Quanto stabilito al cpv. 3 vale anche nel caso di riduzione di posteggi avvenuta prima dell'entrata in vigore della tassa di collegamento.

5Se le condizioni per il conferimento della riduzione sono realizzate unicamente per una parte del periodo di tassazione (art. 11 cpv. 1), la riduzione è riconosciuta pro rata temporis.

Art. 9 Procedura a) dichiarazione (art. 35h LTPub)

1La dichiarazione dei proprietari deve indicare i fondi su cui sono ubicati i posteggi, la loro destinazione e il numero dei posti auto.

2Alla prima dichiarazione, e successivamente in caso di modifica, va allegata la licenza edilizia con il piano di progetto approvato relativo ai posteggi.

Art. 10 b) accertamento (art. 35i LTPub)

1La Sezione della mobilità può richiedere o richiamare la documentazione attestante le circostanze rilevanti ai fini dell'assoggettamento, in particolare la licenza edilizia e il computo dei posteggi autorizzati secondo gli art. 51 - 62 del regolamento della legge sullo sviluppo territoriale (RLst) del 20 dicembre 2011.

2In caso di conteggio in loco dei posteggi viene data al proprietario facoltà di partecipare; è tuttavia riservata la possibilità di effettuare conteggi senza preavviso.

Art. 11 c) determinazione della tassa (art. 35e cpv. 5, 35l cpv. 1 LTPub)

1La tassa è fissata e riscossa ogni anno per il periodo corrispondente all'anno civile.

2Se le condizioni d'assoggettamento sono realizzate unicamente per una parte di tale periodo, la tassa è riscossa pro rata temporis.

Art. 12 d) pagamento della tassa

1La tassa deve essere pagata nei trenta giorni successivi alla sua scadenza.

2Il debitore della tassa paga, per gli importi che non ha versato entro il termine stabilito, l'interesse di ritardo di cui all'art. 243 cpv. 1 della legge tributaria del 21 giugno 1994. L'interesse è dovuto anche in caso di reclamo o di ricorso.

3Su richiesta del contribuente, la Sezione della mobilità può suddividere il pagamento della tassa fino a tre rate. È in ogni caso applicabile l'interesse di ritardo.

Art. 13 Entrata in vigore

(...) "

Le modifiche legislative e il nuovo regolamento sono stati pubblicati sul Bollettino ufficiale del 1° luglio 2016 (BU 2016, 322) e la loro entrata in vigore è stata fissata al 1° agosto 2016.

D.

Il 29 luglio 2016 la H. _____ AG ha presentato dinanzi al Tribunale federale un ricorso in materia di diritto pubblico, con cui chiede che siano annullati i nuovi art. 35a a 35t LTPub nonché gli art. 1 a 13 RTColl. Censura, in sintesi, una disattenzione degli art. 127 (uguaglianza giuridica nell'imposizione fiscale), 26 (garanzia della proprietà) e 27 Cost. (libertà economica, principio della parità di trattamento tra concorrenti diretti).

Chiamato ad esprimersi il Consiglio di Stato, agendo per sé ed in rappresentanza del Gran Consiglio, ha domandato che, per quanto ammissibile, l'impugnativa sia respinta. Le parti sono in seguito state invitate a depositare una replica e una duplice. La ricorrente ha rinunciato a presentare ulteriori osservazioni.

E.

Con decreto presidenziale del 7 settembre 2016 l'istanza di conferimento dell'effetto sospensivo contenuta nel gravame è stata dichiarata priva d'oggetto nel senso dei considerandi. In effetti, con decreto presidenziale del 2 settembre 2016 emanato in una parallela vertenza concernente la medesima fattispecie (causa 2C 664/2016) il provvedimento richiesto era già stato accordato, nel senso che l'art. 11 cpv. 1, l'art. 30 cpv. 3 e 4 nonché gli art. 35a a 35t LTPub e gli art. 1 a 13 RTColl non potevano essere applicati fino al giudizio di merito del Tribunale federale e che nell'intervallo vigeva tuttora la situazione giuridica previgente.

Diritto:

1.

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).

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.).

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).

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).

Il ricorso e la replica adempiono solo in parte alle condizioni di motivazione esposte. Nella misura in cui non le rispettano sono pertanto inammissibili.

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).

Va pure rammentato che riferendosi il presente controllo astratto, 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 rinvii).

1.6.

1.6.1. 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).

1.6.2. Secondo la ricorrente, nella sua qualità di proprietaria di fondi o di insieme di fondi sui quali sono presenti complessivamente 300 posteggi per autovetture, a disposizione dei dipendenti e/o degli ospiti/visitatori della società alla quale i fondi sono locati, essa fa parte della cerchia dei soggetti giuridici qualificabili quali debitori della controversa tassa di collegamento (art. 35h combinato con l'art. 35b LTPub). 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.

2.

2.1. Riassunto l'iter legislativo che ha preceduto l'adozione dei nuovi art. 35a-35t LTPub nonché del relativo regolamento di applicazione (art. 1 a 13 RTColl), la ricorrente osserva che non si è in presenza di una tassa bensì di un'imposta, in caso di un'imposta speciale. Essa spiega in seguito perché, a suo avviso, non si tratta di un'imposta d'orientamento (tra l'altro perché questo tipo d'imposta non dovrebbe avere fini fiscali, contrariamente al tributo contestato) e perché, anche ammesso che potesse essere qualificata d'imposta di attribuzione dei costi, essa non ne adempie le esigenze (vista l'impossibilità di verificare le varie voci di spese poste a carico dei contribuenti, l'inesistenza del nesso che dovrebbe esistere tra i proprietari colpiti e le spese citate nonché la mancanza di un uso accresciuto da parte di questi proprietari del servizio di trasporto pubblico), ciò che la rende illecita.

2.2. Descritti i motivi che hanno portato, tra l'altro, all'adozione della tassa di collegamento, ossia la volontà, 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), di conferire 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. Riguardo a quest'ultimo punto il Governo precisa che il provento della tassa di collegamento è vincolato al finanziamento delle spese di gestione dell'offerta di trasporto pubblico e ha per scopo di coprire un terzo degli oneri a carico del Cantone, dedotti i contributi della Confederazione, dei Comuni e di terzi (art. 35a e 35e cpv. 1 LTPub). Per quanto concerne la nozione di spese di gestione, rileva che la stessa è chiaramente definita nella legge, segnatamente agli art. 23 cpv. 2 (espressamente richiamata dall'art. 35a) e 24 LTPub, oltre ad essere dettagliata nel Messaggio del 4 novembre 2015.

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 satura 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).

3.

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.).

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).

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, 9aed. 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*, 4aed. 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*, 7aed. 2016, pag. 2 seg.; OBERSON, op. cit., § 1 n. 6).

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).

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).

3.4.

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.

3.5.

3.5.1. 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 frontaliero 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 emissioni 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.

3.5.2. 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. 5.6 di seguito).

3.6.

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 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.

4.

4.1. La ricorrente censura la violazione dei principi della generalità e dell'uniformità dell'imposizione come pure dell'imposizione secondo la capacità economica (art. 127 cpv. 2 Cost.), che concretizzano in ambito fiscale quello dall'uguaglianza giuridica (art. 8 Cost.), così come della garanzia della proprietà privata (art. 26 in relazione con gli art. 5 e 36 Cost.), della parità di trattamento tra concorrenti diretti scaturente dalla libertà economica (art. 27 e 36 Cost.) e del principio della non retroattività delle leggi in materia fiscale. Occorre quindi esaminare se l'attuazione della tassa di collegamento è avvenuta rispettando i medesimi.

4.2.

4.2.1. Una norma 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.).

4.2.2. 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).

4.2.3. 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).

4.2.4. Nella valutazione di disposti legali, inevitabilmente 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.

4.2.5. 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 permettano 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, cioè non dipende dall'effettiva utilizzazione rispettivamente dalla concreta responsabilità di questo gruppo. Inoltre, è ammesso sia una schematizzazione del tributo (nel senso che 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 la 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 violente 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).

5.

5.1. In primo luogo la ricorrente afferma che la tassa di collegamento è in realtà un'imposta di attribuzione dei costi e che, in quanto tale, essa disattende i principi della generalità e dell'uniformità dell'imposizione così come quello dell'imposizione secondo la capacità contributiva scaturenti dall'art.

127 cpv. 2 Cost. In effetti, non sarebbe dato il nesso particolare chiesto dalla prassi affinché una differenza di trattamento dei contribuenti ivi assoggettati sia giustificata. In particolare mancherebbe la prova che le spese, che detto tributo vuole coprire, possano essere ricondotte ai proprietari assoggettati così come che siano loro direttamente imputabili. Infine, non sarebbe possibile verificare le varie voci di spese che si vogliono ribaltare sui privati (cfr. ricorso pag. 13 e segg., in particolare pag. 17 a 20). Sennonché come illustrato in precedenza (cfr. consid. 3.6) la tassa di collegamento non è un'imposta di attribuzione dei costi. La censura, priva di pertinenza, va pertanto respinta.

5.2. La ricorrente si richiama in seguito alla libertà economica garantita dall'art. 27 Cost. In questo contesto censura un'ingiustificata disparità di trattamento causata dall'imposta contestata, la quale indurrebbe, sotto diversi aspetti, discriminazione tra concorrenti diretti, influenzando in tal modo sui rapporti di libera concorrenza.

5.2.1. La libertà economica di cui all'art. 27 cpv. 1 Cost. garantisce tra l'altro il diritto alla libera scelta della professione, al libero accesso a un'attività economica privata e al suo libero esercizio (art. 27 cpv. 2 Cost.; DTF 144 I 281 consid. 7.2 pag. 303; 143 II 598 consid. 5.1 pag. 612 seg.; 143 I 403 consid. 5.6.1 pag. 411). Essa può essere invocata sia dalle persone fisiche che dalle persone giuridiche e protegge ogni attività economica privata esercitata a titolo professionale e tendente all'ottenimento di un guadagno o di un reddito (DTF 137 I 167 consid. 3.1 pag. 172; 135 I 130 consid. 4.2 pag. 135). Come tutti i diritti fondamentali, può essere tuttavia soggetta a limitazioni, secondo le condizioni previste dall'art. 36 Cost. (su questo aspetto vedasi DTF 144 I 281 consid. 5.3.1 pag. 294; sentenza 2C 464/2017 del 17 settembre 2018 consid. 4.1 e rispettivi rinvii). Richiamato in relazione alla libertà economica, il principio di uguaglianza tutela in particolare da disparità di trattamento tra persone attive in un medesimo ambito. In questo contesto, gli art. 27 e 94 Cost. vietano allo Stato di prendere misure che non siano neutrali sul piano della concorrenza tra persone che esercitano la medesima attività (DTF

143 II 598 consid. 5.1 pag. 612 seg.; 143 I 37 consid. 8.2 pag. 47; 140 I 218 consid. 6.2 pag. 228 seg.). Per concorrenti diretti si intendono i membri di un medesimo settore economico che si rivolgono con la medesima offerta al medesimo pubblico per soddisfare ai medesimi bisogni (DTF 143 II 598 consid. 5.1 pag. 612 seg.; 132 I 97 consid. 2.1 pag. 99 seg.; sentenza 2C 441/2015 dell'11 gennaio 2016 consid. 7.1.2).

5.2.2. La ricorrente ritiene che lo Stato non terrebbe un atteggiamento neutrale nei confronti degli attori che prendono parte al mercato in quanto i posteggi per visitatori di aziende e di centri commerciali (art. 35e LTPub) vengono tassati, mentre quelli di uffici pubblici (art. 35d LTPub) sono invece esentati. 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. Ma quand'anche si volesse da ciò prescindere la stessa andrebbe respinta già solo perché, come osservato dal Consiglio di Stato (risposta del 4 ottobre 2016 pag. 42), gli uffici pubblici non sono all'evidenza dei concorrenti diretti di aziende ed imprese che svolgono attività economiche.

5.2.3. Censurando sempre un'ingiustificata disparità di trattamento tra concorrenti diretti, la ricorrente contesta 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, di cui allega anche la rappresentazione grafica), ossia quelli considerati maggiormente toccati dai problemi di congestione del traffico, mentre i posteggi in zone più periferiche non saranno invece toccati. Ritiene tale scelta del tutto arbitraria e artefice di una discriminazione fra aziende in concorrenza fra loro. A suo parere non vi è alcuna giustificazione per trattare diversamente 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 di situazione. Al riguardo puntualizza che i suoi immobili sono a poche centinaia di metri dal confine con l'Italia, da dove proviene la maggior parte dei dipendenti che utilizzano i suoi posteggi. Diversamente da coloro che fruiscono dei parcheggi di altri

generatori di traffico, situati in altre zone, più discoste dalla frontiera, dette persone generano traffico di un'intensità minore. Ora, tassarla come queste imprese costituisce una misura ingiusta quanto sproporzionata e comunque lesiva della propria libertà economica.

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.

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 dell'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. 27), 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.

Per quanto concerne più specificatamente la ricorrente, il Consiglio di Stato rileva (risposta del 4 ottobre 2016 pag. 42 nonché duplica del 24 febbraio 2017 pag. 2), senza essere contestato, che i suoi posteggi sono imposti perché generano importanti correnti di traffico (disponendo di 300 posti auto, con un minimo di due movimenti al giorno, viene generato un traffico giornaliero di 600 movimenti) e questo all'interno di agglomeramenti fortemente congestionati, dove la rete viaria è satura, segnatamente alle ore di punta. Per i motivi appena esposti, anche su questo punto, il ricorso si rivela privo di pertinenza.

5.3. La ricorrente intravede un'ulteriore violazione del diritto di ogni concorrente di essere trattato allo stesso modo, nel fatto che in realtà l'imposta colpirà i dipendenti, sui quali verosimilmente verrà ribaltata, di imprese con più di 50 posteggi, che appartengono di solito al settore secondario, allorché gli impiegati di aziende con meno di 50 parcheggi, attive piuttosto nel settore terziario, la eviteranno. Altrimenti detto ad essere colpiti maggiormente saranno con ogni probabilità i dipendenti del settore secondario, alle dipendenze di grosse aziende e con redditi mediamente inferiori a quelli del settore terziario. La tassa di collegamento si intramette quindi in maniera invasiva nel gioco della libera concorrenza, favorendo certi rami di attività lucrativa, in concreto il terziario invece del secondario. La

censura, non meglio motivata (art. 42 cpv. 2 e 106 cpv. 2 LTF), è inammissibile. Quand'anche si volesse da ciò prescindere la stessa andrebbe respinta in quanto manifestamente infondata. Oltre al fatto che è più che dubbio che i dipendenti possano essere qualificati di concorrenti diretti, ciò è ancora meno il caso di imprese attive in settori diversi (secondario - terziario) le quali, già per questa ragione, non evolvono nel medesimo ramo e non si rivolgono ai medesimi clienti con la stessa offerta.

5.4.

5.4.1. Censurando sempre un'ingiustificata disparità di trattamento tra concorrenti diretti proibita dall'art. 27 Cost., la ricorrente avverte un'ingiustificata discriminazione nel fatto che sono i proprietari di fondi sui quali vi sono 50 o più posteggi a dovere contribuire in maniera accresciuta e speciale al finanziamento dei trasporti pubblici, ciò che de facto favorisce quelle attività economiche con meno di 50 posteggi.

5.4.2. 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 relevantissimo 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, 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 il citato principio dev'essere osservato per quanto compatibile con il tipo d'imposta (art. 127 cpv. 2 prima frase Cost.; DTF 140 II 157 consid. 7.1 pag. 160 e richiami).

5.4.3. 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. 40), 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 dei 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, come la qui ricorrente, dispongono di centinaia di posteggi (vedasi pag. 4 del ricorso ove vengono menzionati 300 posteggi), ragione per cui non possono beneficiare delle riduzioni previste dalla legge, e per i quali l'onere contributivo risulta rilevante (secondo la ricorrente fr. 257'500.-- annui). Senza dimenticare che appare complicato se non impossibile per quest'ultima 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 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 tralasciare 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), l'importo annuo da versare è comunque cospicuo (come esposto in precedenza fr. 257'500.--), senza

dimenticare che detto tributo viene prelevato soltanto su una parte minima dei posteggi esistenti in Ticino.

Il fatto poi che la tassa di collegamento possa essere addossata direttamente agli impiegati che

utilizzano i parcheggi conforta il sentimento che il limite instaurato non è consono al principio della parità di trattamento. In effetti, solo quando il datore di lavoro possiede 50 posteggi e più gli impiegati (che ne fruiscono) 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 gli impiegati di un datore di lavoro che possiede meno di 50 posteggi non dovranno invece pagare nulla, allorché ognuno di loro genera 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 che mette a disposizione dei propri clienti 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 quindi 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). 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).

5.5. 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, segnatamente per quanto concerne la parità di trattamento tra concorrenti diretti. 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 (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.

5.6. La legge, al suo articolo 35t, prevede, come già accennato (consid. 3.5.2 in fine) e come peraltro evidenziato anche dal Consiglio di Stato (cfr. risposta del 4 ottobre 2016 pag. 7 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, segnatamente tra concorrenti diretti, il ricorso si rivela infondato e come tale va respinto.

6.

6.1. La ricorrente fa poi valere la violazione della garanzia della proprietà privata tutelata dall'art. 26 Cost. Rileva che l'importo annuo da pagare (fr. 257'500.--, ossia circa il 50 % del suo onere fiscale) intacca sensibilmente il suo patrimonio rispettivamente rende impossibile l'accumulo di nuovo capitale. Aggiunge che la possibilità di ribaltarla sulla propria locataria non cambia nulla, il problema essendo semplicemente trasferito da una persona giuridica all'altra. Essa afferma poi che la restrizione della proprietà dovuta al tributo contestato sarebbe anche sproporzionata, soprattutto perché non verrebbe raggiunta, con ogni probabilità, alcuna riduzione del traffico veicolare, non essendovi in Ticino (anche per la conformità geografica del Cantone) un serio e capillare sistema di servizio pubblico. Al riguardo rileva che la zona industriale in cui si trova, a poche centinaia di metri dalla dogana con l'Italia, è poco o per nulla connessa ai servizi pubblici (vedasi portale dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale ove la zona in questione è definita di "debole" collegamento pubblico), ragione per cui chi utilizza l'automobile continuerà a farlo. Afferma poi che l'imposta contestata non rispetta neppure la regola

della necessità siccome la riduzione del traffico veicolare avrebbe potuto essere conseguita meglio mettendo in atto diversi provvedimenti (intensificazione del servizio pubblico nei pressi dei generatori di importanti correnti di traffico, condivisione dell'auto, incentivo alla mobilità aziendale).

6.2. 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).

6.3. Nel caso specifico la ricorrente non fornisce elementi o dati atti a provare che l'imposta querelata la priverebbe di una parte esorbitante della sua sostanza o di singoli componenti della stessa. Ora pretendere, senza dimostrarlo, che la tassa di collegamento - di per sé o cumulata ad altri tributi - dà luogo ad un carico fiscale esoso non è sufficiente per potere riconoscere il carattere confiscatorio dell'imposizione, tantomeno se si considera che, come nel caso concreto, vi è la possibilità di trasferire l'onere contributivo sugli utenti diretti dei parcheggi. Nella misura in cui si può ritenere che è sufficientemente motivata (art. 42 cpv. 2 e 106 cpv. 2 LTF), la censura, infondata, va respinta.

Con riferimento all'argomentazione formulata riguardo alle ragioni per cui la tassa non sarebbe proporzionale rispettivamente perché non sarebbe nemmeno necessaria, la ricorrente si limita ad esporre i propri dubbi e perplessità, ciò che all'evidenza non soddisfa le esigenze di motivazione richieste dai combinati art. 42 cpv. 2 e 106 cpv. 2 LTF. A titolo abbondanziale si può osservare che, come precisato dal Consiglio di Stato nella sua duplice del 24 febbraio 2017 senza essere contraddetto (la ricorrente avendo rinunciato ad esprimersi ulteriormente), lo stabilimento della ricorrente si trova a soli 300 metri circa di una fermata di bus, la quale è servita con cadenza di 30 minuti nelle ore di punta, e che la sua raggiungibilità dall'Italia sarebbe stata migliore dal dicembre

2017, grazie all'attivazione di un collegamento ferroviario transfrontaliero, con possibilità d'interscambio tra la linea del bus e le linee ferroviarie presso la nuova fermata ferroviaria situata in territorio italiano.

7.

7.1. La ricorrente adduce, in maniera del tutto generica, un'asserita violazione del divieto della non retroattività delle leggi. Al riguardo osserva che al momento dell'edificazione dei suoi immobili è stata costretta dall'autorità comunale, nell'ambito del rilascio della licenza edilizia, a creare 300 posteggi. Rilevando che in realtà ne usa solo 190 circa, considera che a causa del tributo contestato essa sarà costretta a pagare per dei posteggi che non utilizza ma che le sono stati imposti dall'autorità comunale.

7.2. La questione di sapere se si è in presenza di una retroattività in senso improprio (i presupposti di una retroattività propria non essendo realizzati in concreto, vedasi in proposito DTF 126 V 134 consid. 4a pag. 135; 125 I 182 consid. 2b/cc pag. 186; 119 la 154 consid. 4b pag. 160, 254 consid. 3b pag. 258), ovvero l'applicazione del nuovo diritto a situazioni che hanno avuto origine sotto la pregressa normativa, ma perdurano ancora dopo la modifica legislativa e quindi solo per il periodo posteriore alla sua entrata in vigore, la quale è di massima ammissibile nel quadro di leggi cantonali, se non va ad intaccare diritti acquisiti (DTF 126 V 134 consid. 4a pag. 135; 122 II 113 consid. 3b/dd pag. 124; sentenza 2P.349/2005 del 14 agosto 2006 consid. 2.2, in: RtiD I-2007 n. 4 pag. 15) può rimanere indecisa, dato che anche se ciò fosse il caso la censura, per i motivi esposti di seguito, andrebbe in ogni caso respinta.

Come rileva il Consiglio di Stato, il numero dei posteggi necessari da realizzare sui fondi privati (eccettuati quelli al servizio dell'abitazione) viene determinato dal Regolamento cantonale posteggi privati (art. 51 a 62 RLst), il quale ha abrogato e rese inapplicabili tutte le norme comunali di applicazione del piano regolatore relative alla quantificazione del numero dei posteggi privati, salvo eventuali disposizioni più restrittive (art. 43 cpv. 2 LST). Osserva che un Comune non può stabilire un fabbisogno maggiore rispetto a quello definito, in maniera restrittiva, in applicazione di detto regolamento (vedasi art. 42 e 43 LST nonché art. 51 a 62 RLst), il quale determina il numero dei posteggi necessari (che sono tanto il numero minimo di posteggi di cui occorre disporre quanto quello massimo, cfr. art. 52 cpv. 3 RLst) riducendo il fabbisogno massimo di riferimento (art. 53 a 56a RLst) in funzione, tra l'altro, della qualità del servizio di trasporto pubblico (art. 59 e 60 RLst; vedasi anche gli art. 61 e 61a RLst). In questo caso è possibile, a determinate condizioni, applicare valori ancora più restrittivi (art. 60 cpv. 4 RLst). 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). Conclude osservando che in nessun caso un Comune può stabilire un fabbisogno maggiore rispetto a quello definito in applicazione del Regolamento posteggi privati e richiedere il versamento di contributi sostitutivi per la differenza. Visto quanto precede, anche su questo punto il ricorso, infondato, va respinto.

8.

8.1. 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.

8.2. 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. 5.6), 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.

9.

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).

Per questi motivi, il Tribunale federale pronuncia:

1.

In quanto ammissibile, il ricorso è respinto.

2.

Le spese giudiziarie di fr. 5'000.-- sono poste a carico della ricorrente.

3.

Comunicazione al patrocinatore della ricorrente e al Consiglio di Stato, per sé e in rappresentanza del Gran Consiglio della Repubblica e Cantone Ticino.

Losanna, 25 marzo 2020

In nome della II Corte di diritto pubblico
del Tribunale federale svizzero

Il Presidente: Seiler

La Cancelliera: Ieronimo Perroud