

Rapporto

numero	data	competenza
7864 R / 7865 R 7866 R / 7967 R	11 gennaio 2022	DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

della Commissione gestione e finanze

- sulla mozione 20 aprile 2020 presentata da Matteo Quadranti e Paolo Ortelli per il Gruppo PLR “Tassa di collegamento. Le autorità cantonali confermino la rinuncia ad esercitare il diritto di incasso retroattivo e decidano una moratoria per la sua entrata in vigore sino almeno al 01.01.2025 alla luce di eventuali nuove esigenze di mobilità post COVID-19”
(vedi messaggio n. 7864 del 19 agosto 2020)
- sulla mozione 20 aprile 2020 presentata da Maurizio Agustoni e Fiorenzo Dadò per il Gruppo PPD+GG “Tassa di collegamento: congelare l’applicazione”
(vedi messaggio n. 7865 del 19 agosto 2020)
- sull’iniziativa parlamentare 20 aprile 2020 presentata nella forma elaborata da Sergio Morisoli e cofirmatari per la modifica della Legge sui trasporti pubblici (LTPub) del 6 dicembre 1994 (Abolizione della tassa di collegamento)
(vedi messaggio n. 7866 del 19 agosto 2020)
- sulla mozione 23 giugno 2020 presentata da Simona Arigoni Zürcher e cofirmatari per MPS-POP-Indipendenti “Ti fregano la tassa di collegamento intascata indebitamente? Arrangiatevi, al Governo non interessa! Un atteggiamento che non può essere accettato!”
(vedi messaggio n. 7967 del 24 febbraio 2021)

SOMMARIO

1. INTRODUZIONE	2
2. BREVE CRONISTORIA DELLA TASSA DI COLLEGAMENTO	3
3. LE DISCUSSIONI E GLI APPROFONDIMENTI DELLA COMMISSIONE GESTIONE E FINANZE.....	4
4. GLI ATTI PARLAMENTARI	9
5. CONCLUSIONI	9

1. INTRODUZIONE

Ricordiamo che la tassa di collegamento è regolata dagli artt. 35-35t della Legge sui trasporti pubblici (LTPub) e dal relativo Regolamento di applicazione (RTColl).

Nel merito sono 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 - nei Comuni in cui si applica il regolamento cantonale posteggi privati, giusta gli artt. 42 ss. della Legge sullo sviluppo territoriale del 21 giugno 2011 (Lst) [Allegato 1 - Elenco dei Comuni in cui si applica la tassa].

Anche la Confederazione, il Cantone e i Comuni, nonché 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.

Nel nostro Cantone la domanda di mobilità è aumentata in modo esponenziale negli ultimi decenni e ormai da diverso tempo viviamo una situazione di saturazione delle vie di comunicazione, in particolare nel Sottoceneri, nelle ore di punta del mattino e della sera. Questo coincide purtroppo con una situazione ambientale che vede queste zone del Ticino primeggiare, a livello nazionale ma non solo, per i valori di alcuni inquinanti atmosferici che sono da decenni e continuano ad essere, anche se con alcuni segnali di miglioramento, superiori ai limiti definiti nell'Ordinanza per l'inquinamento dell'aria.

Il Sottoceneri vive quindi una situazione di carico del traffico e ambientale di difficile tollerabilità.

Da almeno 3 decenni l'approccio alla mobilità a livello svizzero si basa su una visione complessiva e organica della tematica con l'attuazione di una politica in cui i diversi vettori di trasporto - trasporto individuale motorizzato, trasporto pubblico, mobilità ciclabile e pedonale, trasporto aziendale, ecc. - giocano un ruolo complementare tra loro in funzione delle loro caratteristiche tecniche, economiche e ambientali.

Laddove però questo approccio complessivo e organico non riesce a indurre i voluti effetti per ragioni diverse, tra cui certamente il numero considerevole di pendolari, residenti o frontalieri che siano, per cercare di contenere il continuo aumento di traffico e soprattutto per garantire alla popolazione una vivibilità ambientale in grado di rispettare i parametri previsti dalle diverse Ordinanze ambientali (sulla qualità dell'aria, sul rumore, ecc.) è opportuno introdurre interventi mirati per permettere una mobilità integrata e soprattutto sostenibile.

Del resto l'introduzione dell'importante, si può dire rivoluzionario, potenziamento del sistema di trasporto pubblico deciso dal Gran consiglio nel maggio del 2021 rende decisamente più facile oggi l'utilizzo dei trasporti pubblici in tutto il territorio cantonale, fatta eccezione per il Mendrisiotto dove il potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico non è andata oltre la conferma dell'esistente con qualche perdita sui collegamenti ferroviari di lunga percorrenza.

2. BREVE CRONISTORIA DELLA TASSA DI COLLEGAMENTO

La storia della Tassa di collegamento (TdC) appare lunga e complessa avendo percorso diversi iter istituzionali sia politici, sia popolari, sia giuridici per ben 6 anni.

In tal senso una breve e riassuntiva cronistoria della Tassa di collegamento e degli atti parlamentari ad essa dedicati si impone.

Il Consiglio di Stato il 4 novembre 2015 licenzia il messaggio che modifica la Legge sui trasporti pubblici in modo da introdurre la tassa di collegamento. Il provvedimento prevede di far pagare i posteggi ai grandi generatori di traffico per incentivare il carpooling e per sgravare il traffico in particolare nel Sottoceneri.

Il Gran Consiglio approva il messaggio il 14 dicembre 2015 con 64 voti a favore, 6 contrari e 13 astenuti, determinando la sua entrata in vigore, con la promulgazione del relativo Regolamento di applicazione, il 1° agosto 2016.

Contro la revisione viene lanciato un referendum che raccoglie più di 20 mila firme. La votazione popolare avviene il 5 giugno 2016 e vede l'accoglimento della proposta da parte del 50,7% dei votanti.

Ma la contrapposizione alla Tassa di collegamento non si ferma e viene inoltrato ricorso al Tribunale federale che concede, nel settembre del 2016, l'effetto sospensivo in base ai 19 ricorsi inoltrati dai privati contro le modifiche alla Legge sui trasporti pubblici e contro il Regolamento sulla tassa di collegamento.

Tutto ciò sospende quindi l'applicazione della tassa stessa creando parecchia incertezza, a diversi livelli, soprattutto sull'applicazione anticipata o meno già messa in campo della stessa da parte di alcuni privati e enti.

Il 16 ottobre 2018 Gabriele Pinoja (UDC) e Cleto Ferrari (Indipendente) presentano un'iniziativa parlamentare per abolire la Tassa di collegamento, a cui risponde il Consiglio di Stato il 27 novembre difendendo con convinzione la misura e considerando la stessa «una vera e propria esigenza per il Cantone», respingendo quindi l'iniziativa. Tuttavia, l'iniziativa è stata stralciata il 3 giugno 2019.

Il 5 marzo 2020, dopo oltre tre anni e mezzo di attesa, il Tribunale federale dà il via libera alla Tassa di collegamento, respingendo i 19 ricorsi pendenti (Allegato 2).

A questo si aggiunge la decisione del Governo dell'agosto 2020 di escludere la possibilità di un prelievo retroattivo della tassa, prospettando l'entrata in vigore della tassa per il 2022.

A tutto questo già ricco dossier si aggiunge, il 2 aprile 2020, un'iniziativa parlamentare elaborata del Gruppo UDC in cui si propone l'abrogazione degli articoli della Legge sui trasporti pubblici che introducono e regolano la tassa di collegamento, iniziativa tutt'ora pendente.

Il 20 aprile 2020 viene poi depositata la mozione "Tassa di collegamento: congelarne l'applicazione" da parte del Gruppo PPD+GG a firma Maurizio Agustoni e Fiorenzo Dadò.

Sempre il 20 aprile viene depositata la mozione “Tassa di collegamento. Le autorità cantonali confermino la rinuncia ad esercitare il diritto di incasso retroattivo e decidano una moratoria per la sua entrata in vigore sino almeno al 01.01.2025 alla luce di eventuali nuove esigenze di mobilità post COVID-19” da parte del Gruppo PLR a firma Matteo Quadranti e Paolo Ortelli.

Il 23 giugno 2020 infine l'MPS presenta la mozione “Ti fregano la tassa di collegamento intascata indebitamente? Arrangiatevi, al Governo non interessa! Un atteggiamento che non può essere accettato!” a firma Simona Arigoni Zürcher.

3. LE DISCUSSIONI E GLI APPROFONDIMENTI DELLA COMMISSIONE GESTIONE E FINANZE

La Commissione gestione e finanze, tenendo conto del fatto che la proposta di introduzione della Tassa di collegamento è già passata al vaglio sia del Gran consiglio, sia del popolo, sia del tribunale federale, ha sondato se esistessero i margini per poter raccogliere il consenso della maggioranza della Commissione, ritenuto soprattutto - va ribadito - il fatto che la misura è stata sottoposta al popolo raccogliendo il sostegno della maggioranza dello stesso.

Nel merito si è quindi proceduto con alcuni approfondimenti richiesti dai diversi gruppi al Consiglio di Stato, approfondimenti che si sono arricchiti nelle ultime settimane di alcuni ulteriori contributi.

Di seguito indichiamo quanto scaturito dalle discussioni fin qui fatte in Commissione, a seguito delle domande formulate al Consiglio di Stato e delle risposte ricevute dallo stesso.

- 1. Dal profilo giuridico l'ipotesi di una eventuale restituzione della tassa** pagata nel caso in cui, dopo il periodo di prova previsto dalla Legge, la Tassa non confermasse la sua incisività e quindi decadesse, non viene confermata. Nel merito l'Ufficio giuridico del Dipartimento del territorio ha concluso che un eventuale esito negativo del periodo di prova non possa comportare un automatismo che implichi la restituzione della tassa di collegamento (Allegato 3).
- 2. Gli effetti scaturiti dall'applicazione della modifica legislativa potranno essere monitorati correttamente solo a partire del momento dell'entrata in vigore della tassa stessa** in modo tale da poter distinguere, per tutto quanto possibile, gli effetti della tassa dagli effetti riconducibili ai molti altri fattori intervenuti in questi anni. L'art. 35t della LTPub assoggetta infatti la tassa di collegamento a un periodo di prova della durata di 3 anni dalla sua entrata in vigore. Il compito del monitoraggio è stato affidato alla Sezione della mobilità che è incaricata della preparazione e dell'attuazione della Tassa di collegamento quale autorità competente designata per il monitoraggio dei suoi effetti.

Per definire il concetto di monitoraggio degli effetti della tassa di collegamento è stato affidato un mandato, con risoluzione governativa n. 4871 del 23 settembre 2020, alla Rapp Trans AG di Zurigo, azienda specializzata in mobilità, traffico e trasporti.

È stata scelta questa azienda perché, oltre ad attività legate alla pianificazione del trasporto pubblico, la Rapp Trans AG ha collaborato con la Sezione della mobilità (SM) per il monitoraggio degli effetti di traffico della galleria Vedeggio-Cassarate e del Piano della viabilità del Polo. Sotto la conduzione della Sezione della Mobilità Rapp Trans AG ha allestito il concetto, condotto i rilevamenti e i sondaggi necessari e redatto il rapporto di analisi. Le buone passate collaborazioni, l'appurata competenza e la conoscenza del territorio e del tessuto economico cantonale, assicurata da un team di progetto di origine ticinese, sono state decisive per affidare il mandato a questa azienda.

La scelta è stata dettata anche dalla volontà di affidarsi a una ditta fuori Cantone per garantire maggiore indipendenza.

I contenuti del mandato sono descritti nel capitolato allegato (Allegato 4), mentre un sunto degli esiti ottenuti da tale mandato sono presenti nell'Allegato 5 senza che sia indicata la tempistica di rilevamento dei dati comparativi necessari per la valutazione dell'efficacia della TdC nel raggiungimento degli obiettivi definiti dalla Legge.

In tal senso si incarica il Consiglio di Stato di stabilire e rendere noti almeno 6 mesi prima dell'entrata in vigore effettiva della Tassa stessa gli obiettivi qualitativi e quantitativi da raggiungere alla fine dei tre anni di monitoraggio, definendo nel contempo anche gli obiettivi parziali intermedi da raggiungere.

3. A più riprese è stato confermato come non siano disponibili oggi dati né sufficienti, né probatori per valutare l'effetto della misura applicata fin qui in diverse realtà sia pubbliche che private che l'hanno introdotta a titolo provvisorio.

Il CdS ha confermato a due riprese, il 9-4-21 e il 25-1-20, di non avere a disposizione dati per poter offrire anche solo un quadro parziale dei risultati ottenuti dall'applicazione frammentaria e parziale della tassa stessa. Lo stesso DT ribadisce che non vi è la possibilità di acquisire dati presso terzi relativi a contratti di diritto privato stipulati tra proprietari e affittuari di posteggi.

Il DT ritiene inoltre che *“ipotesi o elementi conoscitivi frammentari e privi di verifica porterebbero a interpretazioni non oggettive che contribuirebbero a creare confusione”*.

4. Per quanto riguarda i rilevamenti della banca dati sull'evoluzione dei posteggi dal 2014 ad oggi viene prima di tutto sottolineato come la banca dati sui posteggi attualmente a disposizione del DT non verrà in nessun caso utilizzata ai fini della tassazione. Essa è stata creata al fine di stimare i posteggi assoggettabili e disporre di dati per controlli incrociati con le dichiarazioni che verranno inoltrate dai proprietari dei fondi.

Quindi, ai fini del monitoraggio, i dati statistici non saranno estratti dalla banca dati attuale, ma dalla banca dati che verrà creata sulla base delle dichiarazioni ricevute.

Di seguito troviamo l'estratto del numero di posteggi potenzialmente soggetti a tassa secondo il tipo di utilizzo e il metodo di rilevamento (stato della banca dati 19.07.2021).

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

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

- La banca dati non ha la pretesa di essere completa;
- Non è dato sapere se i posteggi in banca dati siano in esercizio o meno;
- Non è dato sapere se i posteggi inseriti in banca dati sulla base delle domande di costruzione siano effettivamente stati realizzati;
- Il sopralluogo effettuato nel 2015 potrebbe non aver rilevato posteggi inseriti successivamente in banca dati sulla base delle domande di costruzione;
- Considerato che i dati riportati nella tabella sono aggregati, per un'eventuale stima degli introiti non è possibile applicare le riduzioni della tassa secondo art. 35e cpv. 3 LTPub;
- Non è dato sapere se e quante dismissioni di posteggi saranno inoltrate. Non si conosce quindi il numero di posteggi effettivamente assoggettabili. Per un'eventuale stima degli introiti non è dunque possibile applicare le riduzioni della tassa secondo art. 35f LTPub;
- È ipotizzabile che per le aree di posteggio che attualmente dispongono di poco più di 50 posteggi, alcuni stalli vengano dismessi al fine di scendere sotto la soglia ed evitare l'assoggettamento alla tassa;
- Il numero dei posteggi dei commerci e delle aziende comprende anche quello dei posteggi per gli impiegati e i visitatori. Di conseguenza un'eventuale stima degli introiti sulla base di questi numeri non sarebbe corretta. Va anche ricordato come non sia possibile fornire l'evoluzione dei posteggi a causa della non esaustività dei rilevamenti effettuati nel 2014-2015. Molti dati inseriti dopo quella data si riferiscono a posteggi già esistenti.

5. Le attività di monitoraggio degli effetti della tassa di collegamento saranno svolte da una ditta esterna mentre la gestione e la conduzione di questo mandato saranno effettuate dal **Settore dello stazionamento e del monitoraggio del traffico** che è stato istituito all'interno della Sezione della Mobilità (SM) e che si occupa di due attività principali, coordinate da un Capo Settore:

- Monitoraggio del traffico

Attività già svolta dalla SM e ora gestita dal Settore. I compiti legati a quest'attività sono rimasti invariati e sono svolti dalle unità già presenti nell'organico della SM. Essi riguardano la raccolta, l'elaborazione, l'analisi e la divulgazione di dati di mobilità (traffico stradale, utenti del trasporto pubblico, flussi sulle vie ciclabili) sia a fini statistici che per bisogni di pianificazione e progettazione di misure.

- Stazionamento

L'applicazione della strategia cantonale dello stazionamento e del regolamento sui posteggi privati erano compiti svolti dalla SM già in precedenza. Al settore è stata ora affidata l'attuazione della Tassa di collegamento per la quale in una prima fase è necessario definire i processi di lavoro e preparare gli strumenti necessari alla loro applicazione.

Per queste attività e quelle di coordinamento del settore è già operativo il Capo Settore. Quando sarà decisa in via definitiva la data di entrata in vigore della Tassa di collegamento saranno assunte due nuove unità che si occuperanno dell'evasione delle richieste d'informazione ai proprietari di posteggi, della verifica e dell'accertamento del loro numero, delle decisioni di tassazione e della trattazione dei reclami ad esse correlate.

Come già ricordato le attività di monitoraggio degli effetti della Tassa di collegamento saranno svolte da una ditta esterna mentre la gestione e la conduzione di questo mandato saranno svolte dal Capo Settore dello stazionamento e del monitoraggio del traffico con il supporto delle unità assegnate al monitoraggio del traffico.

Il Settore è stato istituito per disporre di una vista d'insieme sulla politica dello stazionamento cantonale, oltre che sull'evoluzione delle abitudini di mobilità in generale. Questo permetterà di trovare e sfruttare le sinergie tra le diverse misure di gestione dello stazionamento (tra cui la Tassa di collegamento), individuare e attuare nuove politiche e misure necessarie (che possono anche scaturire dall'applicazione della Tassa), favorire il dialogo e l'applicazione delle misure presso diversi attori coinvolti a tutti i livelli istituzionali e privati, attraverso una comunicazione coordinata.

Nell'ambito dell'applicazione della Tassa di collegamento, le principali collaborazioni con gli altri servizi dell'Amministrazione saranno le seguenti:

- Centro sistemi informativi (DFE): definizione, allestimento e messa a disposizione degli strumenti informatici necessari
- Ufficio giuridico (DT): consulenza giuridica
- Ufficio della geomatica (DT): elaborazioni GIS
- Ufficio delle domande di costruzione (DT): dati posteggi da domande di costruzione/ dati sui posteggi abusivi
- Ufficio del registro fondiario (DI): individuazione contribuenti e dati sui fondi
- Divisione delle contribuzioni (DFE): incasso della tassa e degli interessi di ritardo; dati sui contribuenti dello Stato ai fini di assoggettamento e fatturazione; registrazione di eventuali nuovi contribuenti dello Stato
- Ufficio esazione e condoni (DFE): fatturazione multe e relativi incassi
- Ufficio di statistica (DFE): fornitura di dati statistici ai fini del monitoraggio.

6. Obiettivi della tassa di collegamento

Gli obiettivi perseguiti con l'applicazione della tassa sono e restano quelli definiti nel messaggio n. 7139 e cioè:

1. **orientare la domanda di mobilità** a favore del car pooling, dell'uso del trasporto pubblico, della mobilità aziendale o della mobilità lenta;
2. **generare risorse finanziarie per sostenere lo sviluppo delle prestazioni dei trasporti pubblici**, tenendo conto che, per quel che concerne le entrate previste, le stime fatte sui dati rilevati nel 2014 e 2015 prevedevano entrate per circa 20 mio CHF.

Resta chiaro come le modifiche nel comportamento, cioè l'obiettivo 1, siano influenzate da numerosi fattori che concorrono a influenzare lo stesso come il costo dei posteggi, l'offerta di trasporto pubblico disponibile e la politica tariffaria dello stesso, le misure

di mobilità aziendale offerte, la disponibilità di percorsi alternativi sicuri e completi per la mobilità lenta, la disponibilità di punti di interscambio e la facilità nell'interscambio stesso sui diversi vettori di trasporto, ecc.

Oltre a criteri quantitativi sarà quindi necessaria l'introduzione anche di criteri qualitativi sugli gli effetti prodotti dal momento dell'entrata in vigore della Tassa stessa.

7. La Tassa di collegamento e le misure di contenimento del traffico messe in campo a livello federale

La Tassa di collegamento si inserisce in un pacchetto di misure messe in atto dal Dipartimento del territorio con lo scopo di arginare l'aumento del traffico veicolare, rispettivamente di ridurlo.

In particolare, il potenziamento del trasporto pubblico interno e transfrontaliero in vigore dal 2021, con il notevole aumento delle frequenze del servizio, offre oggi una valida alternativa all'uso dell'automobile privata nelle ore di punta.

Per altro le strategie sulla disponibilità di posteggi e mobilità combinata, il potenziamento delle infrastrutture ciclabili, ancora da completare ma già in opera, le misure di mobilità aziendale e la promozione di modi di spostamento alternativi all'automobile fanno parte, assieme appunto alla Tassa di collegamento, della strategia del DT a favore di una mobilità più sostenibile.

A quanto precede vanno poi aggiunti gli orari di lavoro flessibili, il lavoro da casa, gli spazi di lavoro condivisi e il car pooling già oggi promossi dal DT attraverso i provvedimenti di mobilità aziendale (cfr. messaggio n. 7106 dell'8 luglio 2015 e messaggio n. 7953 del 20 gennaio 2021 al vaglio del Gran Consiglio).

La valutazione dell'adeguamento degli orari scolastici e di apertura di negozi è invece tutt'ora in corso.

Questo si traduce nel fatto che quanto sopra ricordato si integra bene con la volontà della Confederazione di passare gradualmente a un sistema di mobility pricing e quindi a un principio "pay as you use". Infatti, in particolare per quanto concerne il peso finanziario sull'utilizzatore finale, la Confederazione ha esplicitato a più riprese la volontà di introdurre il mobility pricing in sostituzione di tasse indirette, come ad esempio la tassa sugli olii minerali o la tassa di circolazione, anche se una simile scelta meriterebbe maggiori approfondimenti dal profilo ambientale.

La consultazione sulla Legge federale sui progetti pilota di mobility pricing si è appena conclusa.

Nel merito va ricordato che, nella sua presa di posizione del 5 maggio 2021, il Consiglio di Stato considera positiva la possibilità di implementare progetti pilota anche sul solo traffico stradale, in quanto si ritiene che in Ticino misure di mobility pricing sul trasporto pubblico possano frenare i cambiamenti di abitudini che sono attualmente in atto dopo il recente potenziamento e che quindi il momento non sia ancora propizio per misure di mobility pricing sui trasporti pubblici.

8. Esonero di alcune categorie di utenti

Pur coscienti che sono assoggettati alla tassa i proprietari di fondi o di un insieme di fondi in connessione spaziale o funzionale e quindi non gli utenti dei posteggi stessi, la Commissione Gestione esprime la sua preoccupazione per le ricadute della Tassa di collegamento su alcune particolari categorie di utenti che o perché particolarmente fragili a livello finanziario (persone in assistenza che seguono un percorso di

reinserimento lavorativo) o perché lavorando di notte o in orari particolari (lavoratori a turno) di fatto non possono beneficiare dei trasporti pubblici e quindi sono obbligati ad utilizzare il mezzo privato in quanto lo stesso è l'unico disponibile.

Nel merito si chiede quindi al Consiglio di Stato di inserire, nell'ambito della redazione del Regolamento di applicazione della Legge stessa, le indicazioni necessarie, per quanto possibile, per chiedere ai proprietari dei posteggi di esonerare queste particolari categorie di utenti dal riversamento agli stessi dei costi generati dalla Tassa di collegamento

4. GLI ATTI PARLAMENTARI

Tenuto conto degli approfondimenti sopra ricordati, si propone, alla luce di quanto precede, di dichiarare:

- respinta l'iniziativa parlamentare elaborata del Gruppo UDC del 2 aprile 2020, in cui si propone l'abrogazione degli articoli della Legge sui trasporti pubblici che introducono e regolano la tassa di collegamento;
- accolto il controprogetto proposto dalla Commissione il quale prevede la modifica della Legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 e fissa l'entrata in vigore della tassa di collegamento al 1° gennaio 2025;
- superata la mozione del 20 aprile 2020 "Tassa di collegamento: congelarne l'applicazione" da parte del Gruppo PPD+GG a firma Maurizio Agustoni e Fiorenzo Dadò;
- evasa nel senso dei considerandi la mozione "Tassa di collegamento: le autorità cantonali confermino la rinuncia ad esercitare il diritto di incasso retroattivo e decidano una moratoria per la sua entrata in vigore sino almeno al 01.01.2025 alla luce di eventuali nuove esigenze di mobilità post COVID-19" del 20 aprile da parte del Gruppo PLRT a firma Matteo Quadranti e Paolo Ortelli;
- respinta la mozione "Ti fregano la tassa di collegamento intascata indebitamente? Arrangiatevi, al Governo non interessa! Un atteggiamento che non può essere accettato!" del 23 giugno 2020 dell'MPS a firma Simona Arigoni Zürcher.

5. CONCLUSIONI

Alla luce di tutto quanto precede, tenuto conto:

- che le difficoltà economiche generate dalla crisi COVID stanno dimostrando di avere impatti più lunghi di quanto si potesse immaginare all'inizio della crisi stessa;
- che non è più in discussione la retroattività della TdC in base alla decisione del Consiglio di Stato (e relativo comunicato stampa) del 19 agosto 2020 che stabilisce che l'entrata in vigore della tassa di collegamento non avverrà prima del 1° gennaio 2022 e che la tassa stessa non avrà effetto retroattivo;
- che nel caso in cui la TdC non raggiungesse gli obiettivi indicati e quindi decadesse nella sua applicazione dopo il periodo di prova di tre anni non può essere previsto un

- meccanismo che stabilisca la restituzione automatica di quanto raccolto con la TdC (vedi allegato 3);
- che il Consiglio di Stato ha attribuito un mandato esterno per la creazione di un sistema di monitoraggio e valutazione sui risultati ottenuti, sia a livello qualitativo che quantitativo, ad una Azienda con comprovata esperienza in simili compiti;
 - degli approfondimenti forniti dal DT nel definire compiti e procedure affidati al Settore dello stazionamento e del monitoraggio del traffico nell'attuazione della Tassa di collegamento, nella gestione delle procedure di tassazione e nel relativo monitoraggio, nonché nella definizione di dettaglio di modalità e procedure per l'introduzione della Tassa e delle collaborazioni con gli altri servizi dell'Amministrazione cantonale;
 - che per quel che concerne le proposte avanzate a livello federale per ridurre e influenzare i flussi di traffico negli orari di punta mediante una serie di misure tra cui spicca la differenziazione dei prezzi prevista dal mobility pricing, il Consiglio di Stato ricorda come non ci siano contraddizioni tra le misure già messe in atto in Ticino, la Tassa di collegamento e le proposte federali e come le stesse si integrino tra loro. L'unica specificità proposta a livello cantonale è di rimandare l'introduzione del mobility pricing nel trasporto pubblico visto che il recente potenziamento del trasporto pubblico nel nostro Cantone ha bisogno di tempo per entrare in modo stabile nelle abitudini dei cittadini.

Tenuto conto di tutto quanto precede e del messaggio del Consiglio di Stato, si invita il Gran Consiglio a respingere l'iniziativa parlamentare 2 aprile 2020 presentata nella forma elaborata da Sergio Morisoli e cofirmatari per la modifica della Legge sui trasporti pubblici (LTPub) del 6 dicembre 1994 (Abolizione della tassa di collegamento) e si chiede di approvare l'allegato decreto con il quale viene aggiunta una norma alla Legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 e viene fissata l'entrata in vigore della tassa di collegamento al 1° gennaio 2025.

Inoltre, si invita il Gran Consiglio a deliberare sugli atti parlamentari nel senso indicato al punto 4 del presente rapporto.

Per la Commissione gestione e finanze:

Anna Biscossa, relatrice

Agustoni (con riserva) - Balli (con riserva) - Bignasca (con riserva) -
Bourgoin - Caprara - Dadò (con riserva) - Durisch - Ferrara - Forini -
Gianella Alessandra - Guerra (con riserva) - Quadranti

Allegati:

- ALLEGATO 1 Elenco dei comuni in cui si applica il Regolamento cantonale posteggi privati
- ALLEGATO 2 Sentenza del Tribunale federale
- ALLEGATO 3 Parere dell'ufficio Giuridico del DT
- ALLEGATO 4 Mandato per il monitoraggio alla RAPP TRANS AG di ZURIGO
- ALLEGATO 5 Elementi essenziali del concetto di monitoraggio

Disegno di legge

**Legge
sui trasporti pubblici
(LTPub)**

Modifica del

IL GRAN CONSIGLIO
DELLA REPUBBLICA E CANTONE DEL TICINO

decreta:

I

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

Art. 35u - Definizione degli obiettivi da raggiungere durante il periodo di prova

Il Consiglio di Stato stabilisce e rende noti almeno 6 mesi prima dell'entrata in vigore della tassa di collegamento gli obiettivi che si intendono raggiungere alla fine dei tre anni di monitoraggio.

II

¹La presente legge sottostà a referendum facoltativo.

²Essa entra in vigore il 1° gennaio 2025 unitamente agli articoli 11 capoverso 1, 30 capoversi 3 e 4, 35a-35t la cui entrata in vigore è stata sospesa dal Tribunale federale con decreto presidenziale del 2 settembre 2016.

ALLEGATO 1**Comuni soggetti al Regolamento cantonale posteggi privati (art. 51)****Distretto di Mendrisio**

Balerna, Castel San Pietro, Capolago, Chiasso, Chiasso Pedrinato, Coldrerio, Maroggia, Mendrisio, Mendrisio Genestrerio, Mendrisio Ligornetto, Mendrisio Rancate, Morbio Inferiore, Novazzano, Riva San Vitale, Stabio, Vacallo.

Distretto di Lugano

Agno, Bedano, Bioggio, Cadempino, Canobbio, Caslano, Comano, Collina d'Oro Montagnola, Collina d'Oro Gentilino, Cureglia, Grancia, Gravesano, Lamone, Lugano, Lugano Barbengo, Lugano Breganzona, Lugano Cadro, Lugano Castagnola, Lugano Davesco, Lugano Sorengo, Lugano Gandria, Lugano Pambio Noranco, Lugano Pazzallo, Lugano Pregassona, Lugano Viganello, Magliaso, Manno, Massagno, Melide, Melano, Mezzovico-Vira, Monteceneri Rivera, Monteceneri Sigirino, Muzzano, Paradiso, Ponte Tresa, Porza, Pura, Savosa, Torricella-Taverne, Vezia.

Distretto di Locarno

Ascona, Brione s/Minusio, Brissago, Cugnasco Gerra Cugnasco, Cugnasco Gerra Gerra, Gambarogno Contone, Gambarogno Magadino, Gordola Lavertezzo, Locarno, Losone, Minusio, Muralto, Orselina, Ronco s/Ascona, Tenero-Contra.

Distretto di Bellinzona

Bellinzona, Bellinzona Giubiasco, Cadenazzo, Arbedo-Castione, Camorino, Gudo, Monte Carasso, Sant'Antonino, Sementina.

Distretto della Riviera

Biasca, Claro, Cresciano, Osogna.

ALLEGATO 2

https://www.bger.ch/ext/eurospider/live/fr/php/aza/http/index.php?lang=fr&type=highlight_simple_similar_documents&page=1&from_date=&to_date=&sort=relevance&insertion_date=&top_subcollection_aza=all&docid=atf%3A%2F%2F144-I-81&rank=6&azaclir=aza&highlight_docid=aza%3A%2F%2F25-03-2020-2C_749-2016&number_of_ranks=4453

Bundesgericht
Tribunal fédéral
Tribunale federale
Tribunal federal

**2C_749/2016****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
P. _____ SA,
patrocinata dall'avv. Ivo Wuthier,
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.

ALLEGATO 3

DS/eb	Bellinzona
	9 aprile 2021
Ufficio giuridico Via Franco Zorzi 13 6501 Bellinzona telefono +41 91 814 25 27 fax +41 91 814 25 59 web www.ti.ch/sg	Repubblica e Cantone Ticino Dipartimento del territorio Servizi generali

L'Ufficio giuridico

Tassa di collegamento; restituzione in caso di esito negativo del periodo di prova?

Giusta l'art. 35t della legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 (LTPub, RL 752.100), la tassa di collegamento è soggetta a un periodo di prova. Dalla sua entrata in vigore, essa può essere prelevata solo per la durata di tre anni; alla scadenza di questo termine il Gran Consiglio deve decidere in merito al suo mantenimento.

Riguardo a questo principio, il Tribunale federale ha annotato che se gli obiettivi perseguiti dalla tassa di collegamento non fossero raggiunti, l'imposta – inutile e vana – si esaurirebbe in un aggravio finanziario lesivo della parità di trattamento (cfr. ad esempio STF 2C_664/2016, 2C_751/2016 del 25 marzo 2020, consid. 5.5).

La Commissione gestione e finanze ha richiesto di verificare se la tassa di collegamento debba essere restituita, nel caso in cui l'esito del periodo di prova fosse negativo.

Al proposito, si osserva quanto segue.

1.

La tassa di collegamento è prevista dalla legge (e meglio dagli art. 35 segg. LTPub) e disciplinata nel dettaglio dal regolamento sulla tassa di collegamento del 28 giugno 2016 (RTColl, RL 752.110).

La conformità di un atto normativo cantonale (legge o regolamento) con il diritto federale (nozione che comprende i diritti costituzionali dei cittadini, DTF 141 I 78 consid. 4.1) può essere verificata preventivamente, in maniera astratta – ovvero senza riferimento a un concreto atto d'applicazione – con ricorso al Tribunale federale (art. 82 lett. b legge sul Tribunale federale del 17 giugno 2005, LTF, RS 173.110). Una legge incostituzionale viene annullata e non può pertanto essere messa in vigore (DTF 141 I 78 consid. 4.2; cfr. anche ULRICH HÄFELIN / WALTER HALLER / HELEN KELLER / DANIELA TURNHERR, Schweizerisches Bundesstaatsrecht, 2020, n. 1929, 1929b, 1953 segg.).

Nel caso che ci occupa, il Tribunale federale ha esperito un controllo normativo astratto della tassa di collegamento (modifica della LTPub e RTColl) mediante le note sentenze del 25 marzo 2020 (cfr. ad esempio STF 2C_664/2016, 2C_751/2016).

ALLEGATO 4

Allegato 1

1

Repubblica e Cantone Ticino
Dipartimento del territorio
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità
Sezione della mobilità
**Ufficio della mobilità lenta e del
supporto**

**Elaborazione di un
concetto per il
monitoraggio degli effetti
della tassa di
collegamento**

Capitolato

Settembre 2020

1. INTRODUZIONE

A seguito delle sentenze del 25 marzo 2020 del Tribunale federale, che respingono tutti i ricorsi presentati, la modifica del 14 dicembre 2015 della legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 (LTPub, RL 752.100), approvata in votazione popolare il 5 giugno 2016, concernente l'introduzione di una tassa di collegamento e il regolamento sulla tassa di collegamento del 28 giugno 2016 (RTColl, RL 752.110) diventeranno effettivi non prima di inizio 2022. La Sezione della mobilità è incaricata della preparazione e dell'attuazione della tassa di collegamento quale autorità competente designata e del monitoraggio dei suoi effetti.

La tassa di collegamento persegue l'obiettivo primario di indurre una riduzione dei picchi di traffico nelle ore di punta e di ridurre il traffico generato dai centri commerciali, laddove la situazione sulle strade è critica (Comuni soggetti al Regolamento cantonale posteggi privati) incidendo sulle abitudini di mobilità. Al contempo s'intende finanziare e potenziare il trasporto pubblico, al quale la tassa è vincolata.

L'Art. 35t della LTPub assoggetta la tassa di collegamento a un periodo di prova della durata di 3 anni dalla sua entrata in vigore. Entro questo termine è necessario allestire 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 che permetta di verificare se gli obiettivi della tassa sono stati raggiunti.

2. INCARICO

2.1 Prestazioni richieste al mandatario

È richiesta l'elaborazione di un concetto di monitoraggio degli effetti della tassa di collegamento, che consideri almeno i seguenti aspetti:

- Posteggi (numero di posteggi assoggettati, relativa ubicazione e gestione, effettivo utilizzo, creazione di nuovi posteggi >50, riduzioni di posteggi, ecc.);
- Impatto finanziario (sia dal punto di vista delle entrate cantonali, sia da quello del riversamento della tassa sull'utente finale del posteggio da parte del proprietario del fondo);
- Abitudini di mobilità e effetti sul traffico.

Sono da definire in particolare:

- Set di indicatori, il relativo metodo di raccolta dei dati (o fonte), l'area di studio/universo di riferimento, le forchette temporali di riferimento, ecc.;
- Programmazione tempistica con distinzione delle differenti fasi di raccolta e analisi dati (si consideri come primo anno di tassazione il 2022);
- Quantificazione dei costi (+/-25%), suddivisi per le fasi definite e per tipo di attività (raccolta dati, analisi). Si consideri che la raccolta e l'analisi dei dati necessari sarà svolta da ditta esterna, fatta eccezione per i dati raccolti automaticamente (es. conteggi del traffico veicolare/dell'utenza TP; dati sulle entrate finanziarie; numero di posteggi dichiarati; ecc.) che possono essere messi a disposizione dalla Sezione della mobilità.

Nel limite del possibile, il monitoraggio dovrà permettere di isolare gli effetti sul traffico e le abitudini di mobilità dovuti alla tassa di collegamento, isolandoli da altri fattori quali ad

esempio l'apertura della galleria di base del Ceneri e l'introduzione del TP21. Nel concetto dovrà essere descritto come avviene la distinzione.

Nel limite del possibile il monitoraggio dovrà includere anche effetti della tassa di collegamento avvenuti già a partire dal 5 giugno 2016 (approvazione della modifica di legge in votazione popolare) e dovrà identificare e quantificare eventuali effetti distorsivi come ad esempio il ritorno all'uso dell'auto da parte di utenti del TP/ML (magari non colpiti dalla tassa) a causa della fluidità ritrovata; diminuzione del n. di posteggi da poco più a poco meno di 50; diminuzione posteggi senza cambiamento delle abitudini (posteggi affittati esternamente alle ditte/da privati); cambiamento destinazione per acquisti .

Il mandatario dovrà valutare la necessità di incorporare nel concetto di monitoraggio aspetti non descritti nel presente documento, così che esso risponda a tutte le necessità e eventuali domande della politica. Il monitoraggio dovrà permettere il controllo dell'efficacia e della conformità della tassa con riferimento agli obiettivi perseguiti. Esso dovrà inoltre dare le basi per valutare la necessità di correttivi alla legge e/o al regolamento di applicazione, definendone e stimandone gli effetti.

2.2 Documentazione

- Legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 (LTPub, RL 752.100)
- Regolamento sulla tassa di collegamento del 28 giugno 2016 (RTColl, RL 752.110)
- Motivazioni alle sentenze del Tribunale federale ai ricorsi contro le modifiche di LTPub/RTColl

2.3 Documentazione da consegnare

Il mandatario dovrà consegnare alla committenza un rapporto in formato pdf e word (ev. tabelle in formato excel).

3. TEMPISTICA E RIUNIONI

Il programma lavori prevede un periodo di lavori di ca. 2 mesi, così suddiviso:

- | | | |
|----------------------------------|-------------|------------|
| - Consegna offerta | 1 settimana | 08.09.2020 |
| - Valutazione offerta e delibera | 2 settimane | 18.09.2020 |
| - Consegna 1a bozza di concetto | 4 settimane | 16.10.2020 |
| - Consegna concetto finale | 2 settimane | 30.10.2020 |

Sono da prevedere 2 riunioni in videoconferenza:

- Discussione dell'offerta e Inizio lavori
- Presentazione risultati e consegna dati

4. OFFERTA

L'offerta deve presentare il dettaglio delle ore e i relativi costi. Sono da indicare separatamente le spese (3.0%) e l'IVA (7.7%).

All'offerta del mandatario farà seguito una risoluzione di assegnazione del mandato da parte del CdS e la stipula di un contratto.

ALLEGATO 5**Tassa di collegamento, elementi essenziali del concetto di monitoraggio****1. Nella prima fase di analisi sono state definite le domande alle quali il monitoraggio deve poter rispondere:****Applicazione della tassa ed effetti sui posteggi**

1. In che misura la tassa di collegamento viene ricaricata sul personale / sugli utenti sistematici, rispettivamente sui clienti / visitatori? Vi sono differenze per tipo di attività, agglomerato / comparto e anno? La durata limitata del periodo di prova ha un influsso su queste decisioni?
2. Qual è l'impatto finanziario / quanto pagano gli utenti finali? Generalmente viene riversato solo l'ammontare effettivo della tassa oppure l'utente finale paga anche un affitto? La durata limitata del periodo di prova ha un influsso su queste decisioni? Quanto pagano gli utenti dei posteggi dei centri commerciali?
3. I proprietari dei fondi o altri attori adottano misure accompagnatorie / incentivi per il personale e/o per i clienti/visitatori (es. misure di gestione della mobilità aziendale)? Quali? In che misura sono dovute alla tassa di collegamento? La durata limitata del periodo di prova ha un influsso su queste decisioni? Vi sono differenze per tipo di attività, agglomerato / comparto e anno?
4. In che misura i proprietari dei fondi hanno adottato misure già prima dell'entrata in vigore della tassa di collegamento? Di che misure si tratta?
5. Come si sviluppa il numero di posti auto assoggettati alla tassa di collegamento? Vi sono differenze per tipo di attività e agglomerato / comparto?

Mobilità

6. Come si sviluppano le abitudini di mobilità degli utenti dei fondi assoggettati alla tassa di collegamento? Quali aspetti determinano i principali cambiamenti (tassa di collegamento, inclusi gli aspetti legati all'adeguatezza degli importi e alla durata limitata del periodo di prova, offerta trasporto¹, misure covid, incentivi datore lavoro, ecc.)? In che misura? Come cambia la ripartizione modale?
 - Vi è un cambiamento nella scelta del mezzo di trasporto? Quale? A cosa è dovuto il cambiamento risp. il mancato cambiamento?
 - Vi è un aumento della condivisione dell'automobile? A cosa è dovuto il cambiamento risp. il mancato cambiamento?
 - Vi è una modifica nella scelta dei luoghi di posteggio? A cosa è dovuta?
 - Vi è una modifica nella scelta delle destinazioni (clienti/visitatori)? A cosa è dovuta?
 - Vi è una modifica della frequenza degli spostamenti? A cosa è dovuta?
7. Come si sviluppa il volume di traffico stradale rispettivamente la domanda di trasporto pubblico e di spostamenti in bicicletta? Come si modifica la ripartizione modale?

Sono da considerare gli aspetti seguenti:
 1) qualità del traffico stradale per gli utenti TIM lungo il percorso per raggiungere il fondo (es. livello di congestione lungo il percorso per raggiungere il fondo)
 2) qualità dell'allacciamento con il trasporto pubblico lungo il percorso per raggiungere il fondo
 3) qualità dei collegamenti (infrastruttura/sicurezza) per gli utenti delle biciclette / e-bikes lungo il percorso per raggiungere i fondi assoggettati alla tassa di collegamento

8. Quanti posti auto sono stati smantellati/dismessi dall'introduzione della tassa di collegamento? Quante aree con più di 50 posti auto hanno ridotto il numero di stalli al di sotto di tale soglia? E dalla sua accettazione (2016)?
9. Quante aree di posteggio con 50 o più posti auto sono state create dall'introduzione della tassa? E dalla sua accettazione (2016)? In che misura i posti auto creati sono al di sotto dei limiti concessi dal regolamento cantonale posteggi privati?

□ **Evoluzione delle condizioni quadro**

10. Come si sviluppa la situazione economica generale?
11. Come evolvono le disposizioni per contenere il corona virus? Quali effetti hanno sui comportamenti legati alla mobilità?
12. Come si modifica la percentuale di persone che lavora in remoto?
13. Come cambia l'offerta di trasporto pubblico?
14. Come cambia la regolamentazione comunale dei posteggi?
15. Come si modificano i costi legati alla mobilità (TP, TIM)?
16. Come si modifica il numero di addetti?
17. In che misura le decisioni di tassazione sono sottoposte a reclamo rispettivamente a ricorso? Quanto dura l'evasione di reclami / ricorsi?
18. Quale è la qualità dell'allacciamento con il trasporto pubblico dei fondi assoggettati alla tassa di collegamento?
19. Come evolve l'offerta di posti auto privati in affitto situati in prossimità dei fondi assoggettati (quantità e prezzo)?
20. Qual è la struttura economica del comparto analizzato? In che parte è composta, per esempio, da posti di lavoro in uffici (presenza sul posto non indispensabile, possibilità di telelavoro) e in che parte da posti di lavoro che richiedono la presenza in loco (es. produzione in fabbrica, assistenza medica, ecc.)?

□ **Aspetti finanziari e proprietari toccati**

21. A quanto ammonta il gettito finanziario generato dalla tassa di collegamento? Vi sono differenze per tipo di attività, agglomerato / comparto e anno?
22. Quanti proprietari sono toccati?

La Legge sui trasporti pubblici non richiede che il monitoraggio risponda a domande concernente l'evoluzione delle **condizioni quadro**. Queste sono state introdotte per poter meglio capire ed inquadrare le eventuali modifiche che verranno rilevate. Le domande concernenti le condizioni quadro potranno modificarsi, se si verificheranno cambiamenti importanti, non prevedibili al momento dell'allestimento di questo documento.

2. Sono quindi stati definiti gli indicatori con i quali rispondere alle domande, il livello geografico di analisi, il tipo e la fonte del dato:

N. indicatore	Livello geografico			Tipo dato
	Cantone	Agglomerato	Comparti scelti	
Finanze e n. proprietari toccati				
1. Gettito finanziario in mio. CHF	x	x	x	3
2. Numero di proprietari assoggettati	x	x	x	3
Mobilità				
3.1. Numero di percorsi per mezzo di trasporto				
3.2. Tasso d'occupazione dei veicoli				
3.3. Percentuale di utenti che cambia il luogo di posteggio			x	4
3.4. Numero di spostamenti per giorno / settimana				
3.5. Percentuale di utenti che cambia la destinazione (solo clienti / visitatori)				
4.1. TFM, OPS e OPM per TIM e TP		x		2
4.2. TFM, OPS e OPM per TIM, TP e ciclisti			x	4
5. Percentuale di posti auto con ricarica della tassa		x	x	4
6.1. Costo mensile del posteggio (pendolari)		x	x	4
6.2. Costo orario del posteggio (clienti / visitatori)		x		4
7. Percentuale di posti auto con misure / incentivi		x	x	4
8. Percentuale di posti auto con misure prima dell'entrata in vigore della tassa di collegamento		x	x	4
N. e collocazione posteggi				
9. Numero di posti auto assoggettati		x	x	3
10.1. Numero di posti auto smantellati / dismessi		x	x	3 / 4 / 5
10.2. Numero di aree con riduzione stalli al di sotto di 50				
11.1. Numero di aree \geq 50 posti auto				3 / 5
11.2. Numero di posti auto non realizzati (differenza tra posti auto concessi da Rcgp e posti auto effettivamente realizzati)		x	x	4 / 5
Condizioni quadro				
12.1. PIL cantonale e nazionale	x			1
12.2. Numero di disoccupati				
13.1. Misure contro il coronavirus	x			5
13.2. TFM, OPM e OPS				2
14. Percentuale di lavoratori che lavora in remoto	x			1
15. Posti-km TP	x			2
16. Modifiche ai regolamenti comunali (obbligo di prelevare una tassa sui posteggi)			x	5
17.1. Costo al km per l'utilizzo dell'automobile	x			
17.2. Costo mensile / annuale dell'abbonamento Arcobaleno per una/ tutte le zone	x			1
18.1. Numero di addetti	x	x	x	1
18.2. Persone occupate	x			

Rapporto n. 7864R / 7865R / 7866R / 7967R del 11 gennaio 2022

19.1 Percentuale di decisioni sottoposte a reclamo / ricorso	x	x	x	3
19.2 Numero di mesi per l'evasione di reclami/ricorsi				
20 Livello di qualità dell'allacciamento con il TP		x	x	2
21.1 Numero di offerte di posti auto per comparto scelto			x	5
21.2 Prezzo medio dei posti auto offerti per comparto scelto				
22 Numero di addetti per settore economico		x	x	1

- Tipo 1: dati statistici di carattere generale: dati raccolti, elaborati e pubblicati regolarmente nel quadro della statistica ufficiale federale o nel quadro di altre pubblicazioni.
- Tipo 2: dati statistici sulla mobilità in Ticino: dati raccolti ed elaborati dalla Sezione della mobilità e/o dalle imprese di trasporto pubblico (disponibili presso la SM); in parte utilizzati per pubblicazioni specializzate.
- Tipo 3: dati derivanti dalle procedure amministrative relative alla tassa di collegamento o ad esse connessi.
- Tipo 4: dati e informazioni rilevati specificatamente per monitorare gli effetti della tassa di collegamento.
Questo tipo di dati sarà raccolta tramite rilevamenti del traffico ad hoc e inchieste presso gli utenti e i proprietari dei fondi assoggettati alla tassa di collegamento (aziende e negozi).
Le domande che saranno contenute nei questionari delle inchieste dovranno permettere di rispondere alle domande del punto 1 del presente documento (in particolare, oltre a fornire i dati degli indicatori elencati sopra, sarà indagata la misura in cui i cambiamenti di abitudini di mobilità sono riconducibili alla TaCo).
- Tipo 5: altri dati e informazioni non direttamente legati alla tassa di collegamento.