

Rapporto

numero

7106 R

data

1° dicembre 2015

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 8 luglio 2015 concernente lo stanziamento di un credito quadro di fr. 1'000'000.- per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità aziendale

INDICE

1.	INTRODUZIONE	1
2.	IL MESSAGGIO DEL CONSIGLIO DI STATO	2
3.	LA DISCUSSIONE COMMISSIONALE	4
4.	CONCLUSIONI.....	6



1. INTRODUZIONE

Con il presente messaggio il Consiglio di Stato sottopone al Gran Consiglio la richiesta di un credito quadro di fr. 1'000'000.- per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità aziendale.

La Commissione della Gestione e delle Finanze condivide il principio secondo cui la mobilità, quantomeno negli ultimi decenni, è divenuta una delle problematiche centrali in seno ai compiti dello Stato e ciò in particolare nelle ore di punta, ovvero in relazione all'inizio e alla fine delle attività delle aziende. Di riflesso anche le risorse finanziarie pubbliche coinvolte sono in costante aumento. Certo ogni tentativo di risolvere il problema richiede un cambio di mentalità e soluzioni innovative per garantire condizioni di mobilità adeguate e la possibilità di un suo sviluppo sostenibile nel tempo. Altresì vero che il 14 giugno 2015 la popolazione ticinese ha respinto la modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio del 1977 e il credito quadro di 16 milioni di franchi richiesti con il messaggio n. 6947 del 28.5.2014. Come riassume il Messaggio in oggetto (pag. 2), già il messaggio n. 6947 era un adeguamento di quello precedente n. 6774 del 9 aprile 2013 (che fu oggetto di critiche e perplessità emerse nei relativi rapporti di maggioranza e minoranza) e in particolare riduceva da 30 milioni a 16 milioni la richiesta di finanziamento della mobilità sostenibile per il tramite di un credito quadro. Di questi 16 milioni, 2 erano quelli che il Consiglio di Stato riteneva di allocare alla promozione della sola mobilità aziendale. Settore d'azione, questo, che sembrava trovare di principio d'accordo oppositori e sostenitori.

2. IL MESSAGGIO DEL CONSIGLIO DI STATO

Il Consiglio di Stato,

- dopo aver ripercorso la cronistoria recente dei due messaggi in tema di ecoincentivi e richieste di stanziamento di crediti quadro per il finanziamento della mobilità sostenibile (messaggio pag. 2);
- riassunte le criticità emerse a fronte del M6947 del 28 maggio 2014 a modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio del 1977;
- ribaditi quelli che erano, e restano, gli indirizzi previsti per l'utilizzo delle maggiori entrate derivanti dal supplemento sull'imposta di circolazione, e meglio:
 - a) incentivare l'acquisto (cash-bonus) di veicoli molto efficienti per la mobilità privata, in condivisione (car-sharing e car-pooling), aziendale e pubblica;
 - b) predisporre, allestire ed estendere una rete moderna ed efficiente di ricarica per veicoli elettrici e di stazioni di rifornimento di gas metano;
 - c) sostenere lo sviluppo e l'attuazione di misure di mobilità aziendale;
 - d) fornire una consulenza di qualità attraverso un mandato di prestazione ad un ente privato o pubblico senza scopo di lucro;
- ritenendo che **la promozione della mobilità aziendale è uno degli orientamenti rimasti condivisi dalle forze politiche e dal Comitato referendario;**
- presenta quella che è/sarebbe la nuova gestione della mobilità aziendale alla luce anche di un rilevamento del traffico transfrontaliero (effettuato tra settembre e novembre 2014) secondo il quale ad esempio (per i dettagli si veda pag. 4 del Messaggio):
 - a) dei 62'564 veicoli che valicano i confini, più di 2/3 entrano nel Mendrisiotto, di cui 34'663 nella fascia oraria tra le 06.00 e le 09.00;
 - b) Il 92% dei veicoli in ingresso sono automobili, il 6% motocicli e il restante 2% furgoni e altri tipi di veicolo;
 - c) Il 76% delle auto che varcano i confini ticinesi è occupato dal solo conducente, il 20% da due persone e il 4% da tre o più persone.

Ciò premesso, il Consiglio di Stato ritiene che la gestione della mobilità aziendale può fornire risposte concrete a breve termine per contenere gli spostamenti individuali in automobile e promuovere un vero e proprio cambiamento culturale. **Il credito richiesto è volto principalmente ad** incentivare le aziende e i propri addetti al cambiamento, sostenendo l'applicazione di misure concrete quali:

- la promozione dell'uso del trasporto pubblico,
- il car-pooling,
- l'acquisto di navette aziendali,
- la promozione dell'ultimo chilometro con la mobilità lenta e tutte le misure che possono disincentivare l'uso dell'auto privata con un solo occupante.

Per il Governo, una **efficace e efficiente** politica deve individuare quelle forme di mobilità che maggiormente diano risposte concrete a breve, medio e lungo termine.

Accanto allo sviluppo delle reti di trasporto del traffico individuale motorizzato, del trasporto pubblico e della mobilità ciclabile e pedonale, **il programma di mobilità aziendale è e resta, per il Governo, uno dei pilastri per il contenimento e la gestione del traffico.** Ciò pur riconoscendo che la politica di promozione di questa particolare categoria di mobilità, così come le diverse azioni cardine attuate dal 2007 in avanti, finora attuate e riassunte nel messaggio (pag. 5) si sono rivelate ancora troppo poco incisive per raggiungere

sostanzialmente quei cambiamenti auspicati con il Piano energetico cantonale (PEC), il Piano di risanamento dell'aria (PRA) e il Piano direttore (PD).

In Ticino si contano ad oggi circa 125 aziende coinvolte nel programma di mobilità aziendale promosso da SvizzeraEnergia. Per il Governo si rende necessaria **una svolta importante**, supportata da **un più vasto ventaglio di interventi incisivi** presso le aziende per la gestione sostenibile degli spostamenti pendolari e professionali dei propri dipendenti. Le misure di mobilità aziendale sono molteplici e possono essere integrate sinergicamente nei singoli Piani di mobilità aziendali. La lista esaustiva delle misure si trova nelle "Linee guida per l'allestimento dei Piani di mobilità aziendale" edite dalla Sezione della mobilità nel dicembre 2014 e disponibili sul sito www.ti.ch/mobilita-aziendale e sono in parte elencate a pag. 6 del Messaggio.

Per questo fondamentale compito, il Governo intende:

- predisporre **incentivi significativi** per aziende meritevoli, con la possibilità di concedere contributi per l'allestimento e l'attuazione del piano di mobilità aziendale nonché il loro accompagnamento tramite collaborazioni esterne;
- sostenere **misure operative particolarmente efficaci** se abbinate ad un piano di mobilità aziendale e alla riduzione dei posteggi dei dipendenti;
- garantire i contributi all'acquisto dell'abbonamento del trasporto pubblico per i dipendenti (Arcobaleno aziendale) che costituisce per ora la misura più diffusa (ad es. 4'555 abbonamenti sovvenzionati nel 2014). In accordo con la Comunità tariffale Ticino e Moesano, l'abbonamento aziendale, dal 2016 farà parte dell'assortimento standard dei prodotti Arcobaleno e verrà finanziato tramite i contributi di gestione corrente per agevolazioni tariffali sulla base degli artt. 18 e 18a della LTP.

Tramite uno specifico decreto esecutivo, il Governo intenderà poi regolare le modalità di accesso ai contributi. In funzione dell'evoluzione del credito e delle misure delle aziende le modalità potranno essere **adeguate nel tempo**.

Per le altre misure di mobilità aziendale, il Governo prevede le regole seguenti, che potranno essere **precisate nel tempo** in funzione dell'esperienza raccolta:

- di principio verranno finanziate misure volte a ridurre il numero di viaggi compiuti con l'automobile privata per gli spostamenti casa-lavoro e quelli professionali;
- l'azienda che desidera accedere ai contributi dovrà quindi mostrare come intende concretizzare la riduzione dei viaggi, in particolare tramite l'eliminazione o la riduzione di posteggi;
- premessa per l'accesso ai contributi è l'allestimento di un piano di mobilità aziendale e l'impegno, da sottoscrivere mediante accordo tra l'azienda e il Dipartimento, all'attuazione delle misure;
- saranno ad esempio finanziabili le misure seguenti:
 - pensiline e posteggi per biciclette attrezzati: 100 franchi per ogni posto bici creato in sostituzione di un posteggio per auto, fino a un massimo del 20% del costo dell'opera;
 - biciclette per il bike sharing aziendale: 200 franchi per ogni bicicletta convenzionale o 600 franchi per ogni bicicletta elettrica acquistata in sostituzione di un posto auto, fino a un massimo del 20% del costo di acquisto;
 - investimenti per misure legate al car-pooling o al car-sharing; contributi in funzione del singolo progetto.

Infine il Messaggio indica che la proposta è conforme alle Linee direttive 2012-2015, Area "Energia, ambiente e territorio", in particolare la Scheda programmatica no. 29 "Territorio-Mobilità efficiente"; che non vi sono conseguenze finanziarie nella gestione corrente e nemmeno a livello di risorse umane facendo capo al personale presente in organico. I contributi per la mobilità aziendale saranno posti a carico della voce contabile 56500057 "Mobilità aziendale e car-pooling" CRB 767 e collegati al settore di PFI 63 "Trasporti" posizione 631.80 della Sezione della mobilità all'elemento WBS 767 55 1200.

Al momento il credito di 1 mio fr è previsto sull'arco temporale di quattro anni tra il 2016 e il 2019.

Il Governo indica, in merito all'utilizzo di tale credito quadro, che: *"trattandosi di una modalità nuova è evidentemente difficile fare previsioni sugli importi che verranno effettivamente richiesti dalle aziende e sui tempi di esaurimento del credito, la cui evoluzione verrà attentamente monitorata per apportare, laddove necessario, dei correttivi alle modalità di accesso definite tramite decreto esecutivo."*

Con la richiesta di stanziamento del credito quadro, il cui decreto legislativo potrà essere approvato a maggioranza semplice dei membri del Gran Consiglio, il Governo ritiene di poter considerare evasa la mozione no. 1102 dell'8 giugno 2015 intitolata *"Liberi di muoversi: destiniamo i 5 milioni di eccedenze bonus/malus alla mobilità aziendale e a progetti di ottimizzazione della mobilità privata"* mediante la quale si è chiesto, in caso di bocciatura da parte della popolazione del credito previsto con messaggio n. 6947 (verificatasi il 14 giugno 2015) di *"destinare le eccedenze del vecchio sistema di ecoincentivi a misure di mobilità aziendale o ad altri progetti concreti finalizzati a migliorare la mobilità sul nostro territorio"*.

Ciò anche, a mente del Governo, poiché, accanto alla richiesta di stanziamento del credito quadro oggetto del presente Messaggio, il Consiglio di Stato ha previsto di inserire nel Preventivo 2016 un importo di 400'000.- fr per finanziare lo sconto sugli abbonamenti "Arcobaleno aziendale" con l'intenzione di trasformarli in prodotto standard dell'assortimento della Comunità tariffale Ticino e Moesano (attualmente questo abbonamento è finanziato con un credito ad hoc, limitato al 2015, stanziato sulla base del messaggio n. 6558 del 9 novembre 2011).

In conclusione il Governo ritiene con il proprio messaggio e meglio con il relativo credito quadro richiesto *"di porre le basi per fornire **risposte concrete ed efficaci** alle necessità impellenti del territorio in materia di una nuova mobilità sostenibile"*.

3. LA DISCUSSIONE COMMISSIONALE

La Commissione ha discusso il Messaggio e sono emerse le seguenti considerazioni:

- 1 milione di credito quadro su 4 anni (circa 250'000 CHF annui) appare francamente insufficiente se, come si ripete a più riprese nel messaggio, si vogliono adottare provvedimenti **"efficaci ed efficienti"**, per **"dare una svolta importante"** e **"un più vasto ventaglio di interventi incisivi"**. Lo stesso Consiglio di Stato non pare convinto dell'importo richiesto tant'è che in alcuni passaggi sopra riportati lascia sin d'ora intendere che vi sarà la necessità di **"adeguare nel tempo"** le condizioni di accesso ai contributi prevedendo verosimilmente che il credito si esaurirà ben prima dei 4 anni. Ciò appare più che realistico se si considera ad esempio che:
 - se tutte le 125 aziende che finora si sono dette interessate al programma dovessero accedere al credito in buona sostanza ciascuna di esse potrebbe

riceverebbe al massimo (1 mio ./ 125) 8'000 CHF in 4 anni, ovvero 2'000 CHF all'anno. Ciò che è risibile e non consentirebbe il raggiungimento degli obiettivi auspicati;

- un bus aziendale costa da 100'000 a 300'000 CHF l'anno (a fronte di un credito di 250'000 l'anno);
- il solo Comune di Mendrisio ha stanziato 150'000 CHF, ciò che in proporzione rende il credito quadro cantonale sottostimato per un qualsiasi ragionevole e concreto obiettivo di politica della mobilità aziendale;
- Non va neppure dimenticato che lo stesso Consiglio di Stato nel proprio M6947 del 28 maggio 2014 sugli ecoincentivi, a cui il presente messaggio fa riferimento oltre a rinviarvi per tutte le misure che si intenderebbero attuare, prevedeva addirittura il doppio, ovvero un credito quadro di 2 milioni che era già giudicato insufficiente.
- La creazione di Park & Ride deve essere richiesta e pretesa su territorio italiano alla frontiera e finanziato mediante la quota parte di imposte alla fonte prelevate in Ticino e che vanno a finire nelle casse dei Comuni/Province italiane di frontiera;
- Il Messaggio accenna al rilevamento fatto secondo cui la quasi totalità del traffico ai valichi avviene nel Mendrisiotto, in automobile e tra le 06.00 e le 09.00. Vi è quindi da chiedersi se incentivare l'uso delle biciclette abbia una reale possibilità di successo considerando i km che spesso e volentieri i frontalieri devono fare per raggiungere il posto di lavoro. Non è immaginabile che queste tratte possano essere coperte in bicicletta e se le biciclette dovessero servire per i tragitti dalla stazione del mezzo pubblico utilizzato sino all'azienda allora si dovrebbero comunque prevedere infrastrutture per il loro ricovero durante il rientro al domicilio;
- La mozione no. 1102 dell'8 giugno 2015 richiamata sopra, oltre alla mobilità aziendale, chiedeva di destinare i fondi a progetti – anche locali – per migliorare la viabilità (si era citato l'esempio di Ponte Tresa). Su tale punto il messaggio non risponde per cui la mozione non può considerarsi compiutamente evasa.
- La medesima mozione chiedeva di destinare i 5 milioni di eccedenze bonus/malus maturate nel frattempo alla mobilità aziendale e a progetti di ottimizzazione della mobilità privata. La Commissione ha quindi chiesto il 9 settembre 2015 al Governo perché non si era previsto di utilizzare tali eccedenze per coprire il costo dei provvedimenti di mobilità aziendale previsti e a quanto ammontavano dette eccedenze qualora le stesse fossero state nel frattempo utilizzate.

In data 3 novembre 2015, il Consiglio di Stato dopo aver:

- esposto i principi cardine dell'attuale sistema di ecoincentivi (finanziamento neutro),
- precisato che al 31 dicembre 2013 l'eccedenza accumulata era di fr. 5.3 mio mentre al 30 giugno era scesa a fr. 3'0530362.65,

conclude affermando che:

“Il finanziamento della mobilità aziendale tramite le eccedenze maturate con il sistema degli ecoincentivi era già previsto nel Messaggio nettamente bocciato nella votazione dello scorso 14 giugno. Visto l'esito della stessa, nel rispetto della volontà popolare, si è pertanto ritenuto che tali eccedenze dovessero essere <restituite> agli automobilisti nell'ambito dell'imposta di circolazione, come in effetti sta avvenendo. Con la modifica della Legge sull'imposta di circolazione entrata in vigore il 1 gennaio 2014, si è di fatto registrata una diminuzione dell'imposta di circolazione. Essendo in tal modo il livello dei bonus superiore a quello dei malus, vi è di conseguenza stata una riduzione delle eccedenze.”

Sulla scorta di tale ragionamento, il Consiglio di Stato ha quindi presentato il messaggio in oggetto limitando la richiesta a un credito quadro di fr. 1 mio da porre a carico degli investimenti.

La Commissione ritiene tuttavia che il credito quadro, se davvero si vuol essere efficienti ed efficaci, deve essere aumentato ad almeno fr. 2'000'000.- per consentire di erogare sussidi e aiuti tangibili e tali da incentivare davvero l'adozione di misure per la mobilità aziendale. In caso contrario meglio sarebbe rinunciare del tutto ad un tale credito quadro insufficiente al raggiungimento degli obiettivi. Come indicato sopra, di fatto non si farebbe altro che ritornare alla proposta originaria del Consiglio di Stato di cui al Messaggio 6947. La Commissione non condivide perciò l'opinione del Consiglio di Stato secondo cui la votazione del mese di giugno 2014 abbia bocciato i fr. 2'000'000.- destinati alla mobilità aziendale. Infatti la votazione e la campagna referendaria vertevano sull'aumento ulteriore delle imposte di circolazione, che è cosa ben diversa dagli incentivi alla mobilità aziendale. Ragione per cui si ritiene il credito di 2 milioni in linea con gli obiettivi che si vogliono raggiungere. La Commissione invita il Governo a valutare quale possibile alternativa di finanziamento del fondo, nell'ipotesi in cui dovesse entrare in vigore la tassa di collegamento, di destinarvi una parte dei proventi di tale tassa. Ciò appare coerente con gli obiettivi della citata tassa in quanto bisogna pur credere nella misure di mobilità aziendale proposte. Le aziende che si impegnano nella mobilità aziendale abbisognano di meno posteggi, e quindi pagano meno tasse di collegamento, e beneficiano di un piccolo sussidio pubblico che indirettamente è pagato dalle aziende che non si impegnano su questo fronte.

4. CONCLUSIONI

Tenuto conto di quanto sopra esposto, la Commissione ritiene di dover proporre una modifica del decreto legislativo nel senso auspicato portando l'importo da destinare alla mobilità aziendale e ad altri progetti da fr. 1'000'000.- a fr. 2'000'000.- costituendo un apposito fondo da finanziare secondo le modalità decise dal governo ed eventualmente utilizzando parte dei proventi della tassa di collegamento. Provvedendo alla costituzione del fondo, e secondo i principi di efficacia ed efficienza, si ritiene opportuno che trascorso il periodo quadro di 4 anni si presenti al Gran Consiglio un rapporto sui risultati conseguiti.

Per la Commissione gestione e finanze:

Matteo Quadranti, relatore
Bacchetta-Cattori - Badasci - Caprara -
Caverzasio - Dadò - De Rosa - Farinelli -
Foletti - Garobbio - Gianora - Guerra -
Kandemir Bordoli - Lurati S. - Pini - Savoia

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente la costituzione di un fondo di fr. 2'000'000.- per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità aziendale ed altri progetti

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- visto il messaggio 8 luglio 2015 n. 7106 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto 1° dicembre 2015 n. 7106R della Commissione della gestione e delle finanze,

d e c r e t a :

Articolo 1

È costituito un fondo di fr. 2'000'000.- per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità aziendale e altri progetti.

Articolo 2

Il fondo è utilizzato per sostenere l'allestimento del piano di mobilità aziendale e le misure attuate da aziende insediate in Ticino che tramite lo stesso promuovono efficacemente la riduzione degli spostamenti con l'automobile da parte dei propri dipendenti.

Articolo 3

Il Consiglio di Stato fissa, mediante decreto esecutivo, i criteri per la gestione del fondo e le relative modalità di accesso.

Articolo 4

Il Consiglio di Stato decide le modalità di finanziamento del fondo valutando la possibilità di attingere ad una quota parte della tassa di collegamento.

Articolo 5

Trascorso il periodo quadro di 4 anni dalla costituzione del fondo il Consiglio di Stato presenta al Gran Consiglio un rapporto sui risultati conseguiti.

Articolo 6

Il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.

Il Consiglio di Stato ne fissa l'entrata in vigore.