

Rapporto

numero

7953 R

data

8 marzo 2022

competenza

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

della Commissione gestione e finanze sul messaggio 20 gennaio 2021 concernente lo stanziamento di un credito di fr. 2'000'000.- per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità aziendale e di un credito di fr. 1'000'000.- per contribuire alla realizzazione di posteggi per biciclette (B+R) presso le stazioni e le principali fermate del trasporto pubblico

1. INTRODUZIONE E CRONISTORIA

Introduzione

La Commissione gestione e finanze ha già dichiarato in più occasioni di condividere il principio secondo cui la mobilità è ormai divenuta una delle questioni centrali in seno ai compiti dello Stato. È evidente che i momenti in cui gli effetti negativi sono maggiori sono l'inizio e la fine delle attività di aziende e servizi. Saluta pertanto con soddisfazione gli sforzi compiuti finora verso una mobilità più sostenibile. La promozione della mobilità aziendale rientra in tale contesto.

Il messaggio presentato dal Governo propone al Gran Consiglio di accogliere due decreti legislativi.

- Il primo di essi concerne lo stanziamento di un credito di 2'000'000 di franchi per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità aziendale; esso costituisce il rinnovo di una misura già conosciuta e consolidata e molto apprezzata dalle aziende.

Tramite il DL sopraccitato si intende dare un ulteriore impulso all'auspicato cambiamento nelle abitudini di mobilità dei pendolari, attraverso le seguenti misure:

- piani di mobilità aziendale per singola azienda;
- car pooling: avviamento e integrazione di piattaforme web organizzative a livello aziendale o comprensoriale per condividere i tragitti casa-lavoro con l'automobile tra colleghi;
- navetta aziendale: acquisto e avviamento servizi navetta aziendali per adattarsi alle esigenze orarie e di tratte non coperte dal trasporto pubblico;
- offerta di servizi aggiuntivi e infrastrutture per la mobilità ciclabile quali posteggi di qualità per biciclette, punti di riparazioni bici, punti di ricarica, ecc.;
- gestione dei posteggi: consulenze specifiche per una gestione mirata dei posteggi, avviamento di servizi legati alla gestione dei posteggi (es. assegnazione dinamica di posteggi sulla base della qualità TP sul tragitto casa-lavoro / formazione di equipaggi car pooling, ecc.);
- attività promozionali mirate e concrete legate alla mobilità sostenibile (mese promozionale gratuito mobilità combinata - mobilità lenta; atelier di riparazioni bici,

sondaggi e promozioni presso i dipendenti con eventuale integrazione di altri elementi della CSR, ecc.).

Tramite uno specifico decreto esecutivo saranno regolate le modalità di accesso al finanziamento, in funzione dell'evoluzione del credito e delle misure delle aziende.

- Il secondo decreto concerne lo stanziamento di un credito di 1'000'000 di franchi per contribuire alla realizzazione di posteggi per biciclette presso le stazioni e le principali fermate del trasporto pubblico; si tratta di un intervento nuovo che permetterà di creare stalli e/o migliorare la qualità degli stalli esistenti presso le stazioni ferroviarie e le principali fermate del TP su gomma.

Il decreto permetterà di creare le premesse affinché il Cantone partecipi al finanziamento della costruzione di posteggi per biciclette presso le stazioni e le fermate. Il Cantone prenderà inoltre parte attiva nella sensibilizzazione e promozione della misura. Una volta definito il piano di finanziamento, la responsabilità della progettazione e della realizzazione rimarrà ad ogni modo dei Comuni e delle imprese di trasporto. A complemento di tali misure il DT intende agire anche sulla disponibilità di posteggi di qualità per biciclette presso i nodi intermodali, fondamentale per rendere più efficienti le catene di trasporto.

Cronistoria

Con la mozione n. 1102 del 2015 intitolata "Liberi di muoversi: destiniamo i 5 milioni di eccedenze bonus/malus alla mobilità aziendale e a progetti di ottimizzazione della mobilità privata" si chiedeva di destinare le eccedenze del vecchio sistema bonus-malus previsto dalla Legge sulle imposte e tasse di circolazione, accumulate dal 2009 alla fine del 2013 (stimate in 5 mio di franchi) al finanziamento di misure a favore della mobilità aziendale, vale a dire contributi per l'allestimento di piani di mobilità aziendale, incentivi per l'attuazione di piani di mobilità aziendale, contributi per interventi a favore del *car-pooling*, nonché altre misure concrete volte a ridurre il traffico, quali il potenziamento dei *Park&Rail* o l'attuazione di misure promosse a livello locale.

Il popolo ticinese nel 2015 respinse la modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio del 1977 e di conseguenza anche il credito quadro di 16 milioni di franchi richiesti tramite il messaggio n. 6947 del 28.05.2014. Dei 16 milioni previsti nel messaggio a favore della mobilità sostenibile, 2 avrebbero dovuto essere destinati alla promozione della mobilità aziendale, un settore di azione che sembrava ottenere un consenso unanime.

Riproponendo parte di quanto previsto nel messaggio n. 6947 e dando seguito alla mozione n. 1102, nel luglio del 2015 il Consiglio di Stato presentò il messaggio n. 7106 volto allo stanziamento di un credito quadro dedicato a favore della mobilità aziendale per un importo di soli fr. 1'000'000.-.

La Commissione gestione e finanze nel suo rapporto sottoscritto all'unanimità propose e ottenne dal Gran Consiglio il raddoppio dell'importo (aumentato a 2 mio di franchi). La proposta di un milione di credito quadro per 4 anni (circa 250'000 CHF annui) parve insufficiente per l'adozione di provvedimenti di una certa efficacia in grado di dare una svolta importante alle abitudini individuali. Lo stesso Consiglio di Stato intravedeva in alcuni passaggi del suo messaggio la necessità di adeguare nel tempo sia l'importo, sia le

condizioni di accesso ai contributi, prevedendo altresì che il credito si sarebbe esaurito ben prima dei 4 anni.

A titolo generale si rammenta quanto segue:

- Il 1° maggio 2014 è entrata in vigore la revisione della Legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT; RS 700) approvata dal Parlamento federale il 15 giugno 2012 e dal popolo il 3 marzo 2013. Tra i suoi obiettivi mira anche al coordinamento tra insediamenti e trasporti, tramite il Piano direttore cantonale.
- La Scheda M1 del Piano cantonale dei trasporti, entrata in vigore nel 2017, spiega al capitolo Sfide, che *«L'aumento della mobilità prospettato nei prossimi decenni spinge a perseguire una strategia di complementarietà e intermodalità, attuando gli indirizzi che coinvolgono la rete dei trasporti pubblici, la rete stradale, la mobilità lenta e i posteggi. Si tratta di una visione che, coordinata con gli obiettivi di sviluppo dei PA, implica un maggior coordinamento tra lo sviluppo degli insediamenti e quello delle infrastrutture e servizi di trasporto»*.
- Gli obiettivi sopraccitati sono contemplati anche nel Piano di risanamento dell'aria (PRA 2017) che postula tra i provvedimenti a favore della mobilità sostenibile anche la promozione della mobilità aziendale e la realizzazione di piani dedicati all'educazione alla mobilità sostenibile.

2. BILANCIO DEI CONTRIBUTI A FAVORE DI MISURE DI MOBILITÀ AZIENDALE NEL PERIODO 2016-2020

Da marzo 2016 sono state presentate alla Sezione della mobilità (SM) 550 richieste di contributo. Di queste richieste in 513 casi è stato concesso il contributo (93%), mentre in 37 (6%) è stato negato.

Alle 513 decisioni favorevoli è stato riconosciuto l'84% dei costi annunciati (ca. 5.7 mio CHF su ca. 6.8 mio CHF) e sono stati concessi contributi per un totale di 2 mio CHF: il contributo concesso ammonta quindi mediamente al 35% del costo riconosciuto. Il fondo è completamente impegnato dal mese di settembre 2020.

Sono stati versati ca. 1.5 mio CHF dei 2 mio CHF di contributi concessi; 395 pratiche sono chiuse, mentre 118 sono ancora aperte poiché i beneficiari non hanno ancora richiesto il versamento a consuntivo del contributo.

Si rileva che nel corso del 2019 i contributi sono raddoppiati rispetto all'anno precedente. Tra gennaio e settembre 2020 i contributi concessi hanno superato i contributi riconosciuti nel corso di tutto il 2019 e sono stati in gran parte attribuiti alle e-bike

Il messaggio alle pagine 3 e 5 presenta grafici che indicano l'evoluzione dei contributi concessi.

3. MISURE PROMOSSE A FAVORE DELLA MOBILITÀ AZIENDALE

La tabella seguente riassume le principali misure di mobilità aziendale per cui sono stati concessi contributi.

<i>Misura di mobilità aziendale</i>	<i>Quantità</i>	<i>Contributi concessi [mio CHF]</i>
Acquisto di biciclette elettriche	631	0.95
Avviamento del servizio di navetta aziendale	19	0.18
Infrastruttura aziendale per il telelavoro	2	0.06
Avviamento del servizio di car pooling	24	0.06
Realizzazione di posteggi per biciclette (coperti, con sistema di posteggio)	75	0.06
TOTALE	751	1.31

Grazie ai contributi concessi è stata promossa principalmente la mobilità lenta (in particolare il 72% dei contributi per l'implementazione delle misure è stato concesso per l'acquisto di biciclette elettriche aziendali) e in secondo luogo l'avviamento di servizi di navetta aziendale (14%).

Interesse nei confronti delle misure

Non tutte le misure hanno riscosso il medesimo successo da parte degli interessati. Ciò ha indotto il DT a modificare in due occasioni il Decreto esecutivo che regola condizioni e modalità per la concessione dei contributi. Le spiegazioni di dettaglio sono fornite alle pagg. 4 e 5 del messaggio.

Finanziamento acquisto o leasing di veicoli nuovi (navette)

Nessuna azienda si è interessata all'acquisto o al leasing di veicoli nuovi da utilizzare quali navette aziendali, preferendo affidarsi a trasportatori professionisti, anche per evitare di dover assumere autisti.

Micronavette (leasing o finanziamento per veicoli più piccoli)

Nessuna azienda ha approfittato della possibilità.

Contributo per l'acquisto di biciclette elettriche aziendali

L'interesse è stato sorprendente, non tanto per il numero di e-bike, quanto piuttosto per il numero di richieste. In effetti a beneficiare del contributo particolarmente allettante (pari al 50% della spesa computabile fino ad un massimo di 1'500 CHF/bicicletta elettrica) sono state numerose microaziende (con meno di 10 collaboratori), spesso ditte individuali.

Nell'aprile del 2020 il Decreto esecutivo è stato modificato ed è stato introdotto il vincolo secondo cui solo le aziende con più di 10 dipendenti possono beneficiare di un contributo per biciclette aziendali. Tale vincolo non reso meno attrattiva la misura. Difatti tra maggio e settembre 2020 più di 150 aziende ne hanno beneficiato.

4. VALUTAZIONE DEL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI

Secondo le stime e le indicazioni fornite dai beneficiari dei sussidi, grazie ai contributi concessi è stato possibile evitare ca. 1'000'000 viaggi annui in automobile, pari a ca. 2'300 automobili al giorno in meno sulle strade del Cantone.

I dati sul traffico stradale, presentati annualmente nella pubblicazione *La mobilità in Ticino*¹, evidenziano una tendenza alla stagnazione del traffico veicolare, in particolare nelle regioni del Mendrisiotto e del Luganese, che contano la maggior parte delle aziende e degli addetti (65%, rispettivamente 67% nel 2018, Statistica strutturale delle Imprese STATENT – Ufficio federale di Statistica). La crescita dei km percorsi in auto per scopo di lavoro in territorio cantonale si è arrestata a partire dal 2016, per un numero in crescita di addetti.

L'efficacia della politica cantonale sulla mobilità aziendale è però superiore, in quanto nelle cifre indicate non sono contabilizzati gli utenti che passano al trasporto pubblico (+21% dei km percorsi dagli utenti in treno e bus tra il 2012 e il 2019), sia grazie alla promozione svolta nell'ambito dell'allestimento di piani di mobilità aziendale che alla promozione della specifica misura di arcobaleno aziendale. Quest'ultima, in vigore dal 2008, ha ottenuto un successo crescente, basti pensare che tra il 2017 e il 2018 il numero degli abbonamenti è cresciuto del 20.2% (+1'069) e tra il 2018 e il 2019 del 5.7% (+363). Nel 2018 hanno aderito 173 (+22) aziende che hanno acquistato 6'356 abbonamenti; nel 2019 vi hanno aderito 184 aziende (+11) che hanno acquistato 6'703 abbonamenti (1'973 nuovi e 4'730 rinnovi).

5. NUOVO CREDITO A FAVORE DI MISURE DI MOBILITÀ AZIENDALE

Con il messaggio n. 7953 il Consiglio di Stato propone la conferma della politica attuata tramite la concessione di un nuovo credito di 2 mio CHF. Le nuove misure tengono in considerazione le indicazioni scaturite dal precedente credito accolto nel 2016 ponendo alcuni correttivi e qualche novità, in particolare la conferma della per quanto attiene il vincolo dei 10 dipendenti per le aziende che possono beneficiare di un contributo per biciclette aziendali e il contributo a favore dei parcheggi di biciclette di cui riferiremo al punto successivo.

Riportiamo qui di seguito la sintesi delle attività e delle misure che potranno essere oggetto di finanziamento, presentate nel dettaglio nel messaggio, che hanno l'obiettivo di dare un ulteriore impulso all'auspicato cambiamento nelle abitudini di mobilità dei pendolari:

- piani di mobilità aziendale per singola azienda;
- car pooling: avviamento e integrazione nelle piattaforme web organizzative a livello aziendale o comprensoriale per condividere i tragitti casa-lavoro con l'automobile tra colleghi;
- navetta aziendale: acquisto e avviamento servizi navetta aziendali per adattarsi alle esigenze orarie e di tratte non coperte dal trasporto pubblico;
- offerta di servizi aggiuntivi e infrastrutture per la mobilità ciclabile quali posteggi per biciclette di qualità, punti di riparazioni bici, punti di ricarica, ecc.;
- gestione dei posteggi: consulenze specifiche per una gestione mirata dei posteggi, avviamento di servizi legati alla gestione dei posteggi (es. assegnazione dinamica di posteggi sulla base della qualità TP sul tragitto casa-lavoro / formazione di equipaggi car pooling, ecc.);
- attività promozionali mirate e concrete legate alla mobilità sostenibile (mese promozionale gratuito mobilità combinata - mobilità lenta; atelier di riparazioni bici,

¹ www.ti.ch/conteggi → Per saperne di più → Rapporti e studi

sondaggi e promozioni presso i dipendenti con eventuale integrazione di altri elementi della CSR, ecc.).

Il messaggio indica che un ambito al quale verrà dato ancor più attenzione è quello relativo all'informazione, alla consulenza e alla formazione, in particolare presso le aziende. L'intenzione è intensificare queste attività, che permettono di modificare le abitudini e i comportamenti, integrandole nella politica di promozione, anche tramite supporti esterni, e finanziate con il credito oggetto del presente messaggio.

Per gestire al meglio le attività qui sopra indicate il Consiglio di Stato ritiene necessario anche potenziare le risorse interne. La proposta indica in uno 0.5 di unità temporaneamente destinata a questo compito presso la Sezione della mobilità. Questo anche per ovviare i limiti riscontrati nel precedente periodo 2016-2020 nel corso del quale non si è potuto svolgere un lavoro proattivo sul territorio.

6. CONTRIBUTI A FAVORE DI POSTEGGI PER BICICLETTE (B+R) PRESSO LE STAZIONI E LE PRINCIPALI FERMATE DEL TRASPORTO PUBBLICO

La Legge sui trasporti pubblici (LTPub) prevede che il Cantone ed i Comuni adottino provvedimenti per agevolare l'uso dei mezzi pubblici. Tali provvedimenti riguardano anche la realizzazione di posteggi per gli utenti dei trasporti pubblici (cfr. art. 20 cpv. 2 LTPub).

La disponibilità di posteggi per biciclette sicuri, confortevoli e accessibili è uno degli elementi fondamentali per lo sviluppo della mobilità ciclabile. Incide infatti fortemente sulla scelta della bicicletta quale mezzo per gli spostamenti quotidiani casa-scuola e casa-lavoro e per la sua integrazione nella catena di mobilità (primo e ultimo chilometro).

Aree di posteggi per biciclette sono presenti presso 38 delle 58 stazioni ferroviarie ticinesi. Un rilevamento della qualità svolto nel 2018 ha evidenziato la necessità d'intervento presso 37 stazioni ferroviarie, a causa di mancanza/sottodimensionamento del posteggio o scarsa qualità dell'infrastruttura (nessuna possibilità di legare il telaio, nessuna copertura, nessuna illuminazione, promiscuità con i posteggi per motociclette).

Un precedente studio svolto nel 2015 ha invece evidenziato che sulle circa 1'600 fermate del trasporto pubblico su gomma, presso meno di 10 fermate è presente un posteggio attrezzato per biciclette (fatte salve le fermate bus delle stazioni ferroviarie dove i posteggi bici sono utilizzati in comune).

Con il credito richiesto sarà possibile incentivare la creazione di nuovi stalli e/o migliorare la qualità degli stalli esistenti presso le stazioni ferroviarie e le principali fermate del TP su gomma.

Si prevede in particolare l'adozione di uno standard comune di realizzazione: stalli coperti, illuminati e con possibilità di legare il telaio nonché segnalazione degli spazi riservati alle sole biciclette, con distinzione da quelli riservati a moto/motocicli.

Si stima che il credito permetterà di cofinanziare circa 700-800 posteggi per biciclette per un costo medio valutato in 3'000-3'500 CHF e un finanziamento a carico del Cantone compreso tra il 30% e il 50%. Tramite uno specifico decreto esecutivo saranno regolate le aliquote e le modalità di accesso ai contributi.

7. RELAZIONI CON IL PIANO FINANZIARIO

Per quanto riguarda i contributi per la mobilità aziendale, la spesa, pari a CHF 2'000'000, è prevista nel PFI del settore 63 "Trasporti" (anni 2021-2024) alla posizione 631 80 ed è collegata all'elemento WBS 767 55 1200.

Al momento l'uso del credito di 2 mio CHF è previsto sull'arco temporale di quattro anni tra il 2021 e il 2024. Tuttavia, in base all'esperienza maturata, non si ritiene possibile eseguire previsioni sui contributi che potranno essere elargiti annualmente 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.

Per quanto riguarda i contributi a favore di B+R presso le stazioni e le principali fermate del trasporto pubblico, la spesa, pari a CHF 1'000'000, è prevista nel PFI del settore 63 "Trasporti" (anni 2021-2024) alla posizione 631 80 ed è collegata all'elemento WBS 767 55 1210.

8. IMPLICAZIONI SUI CONTI DI GESTIONE CORRENTE (PERSONALE DELL'AMMINISTRAZIONE CANTONALE)

L'impegno del Dipartimento del territorio nell'ambito della promozione di modalità di spostamento più virtuose è cresciuto in maniera importante negli ultimi anni. Per far fronte ai nuovi compiti previsti dal presente messaggio nell'ambito del coordinamento delle attività di informazione, consulenza e formazione legati alla mobilità aziendale e in generale alla mobilità sostenibile è necessario un potenziamento con l'attribuzione di 0.5 unità supplementari pari a fr. 200'000.- al Dipartimento del territorio, in forma di incarico per gli anni 2022-2025.

9. CONSIDERAZIONI COMMISSIONALI

Gli approfondimenti del relatore interessano in particolare due novità rispetto alle precedenti richieste di credito, ossia la dotazione presso la Sezione della mobilità di mezza unità supplementare in forma di incarico per gli anni 2022-2025 per una spesa massima di fr. 200'000.- ripartita su 4 anni e il supporto esterno al Cantone per l'informazione, la consulenza, la formazione e la promozione della mobilità aziendale (mandato/i di prestazioni).

Il relatore ha ottenuto le seguenti informazioni.

Mezza unità supplementare in forma di incarico per gli anni 2022-2025 per una spesa massima di fr. 200'000.- ripartita su 4 anni

Negli ultimi 4 anni la Sezione della mobilità (SM) si è fatta carico di un importante onere per la gestione degli incentivi a favore della mobilità aziendale.

Con il messaggio n. 7106 dell'8 luglio 2015 non sono state richieste unità supplementari. Tuttavia, l'onere in termini di risorse si è rivelato ben maggiore di quanto stimato. Da una parte il Parlamento ha raddoppiato il credito a disposizione portandolo a 2 mio CHF e dall'altra la SM non si è limitata alla pura e semplice gestione del flusso finanziario legato

ai sussidi, ma ha dovuto organizzare la nuova politica di promozione della mobilità sostenibile nell'ambito aziendale, coordinandola con tutti gli indirizzi strategici che puntano alla riduzione dell'uso dell'auto privata a favore di altre modalità di spostamento più virtuose.

L'importante carico amministrativo riscontrato nello scorso periodo (oltre 300 decisioni di sussidio solo durante 9 mesi del 2020) non ha consentito di svolgere un lavoro più proattivo sul territorio, come ad esempio l'organizzazione o la partecipazione a giornate di studio e formazioni, oppure la produzione e la divulgazione di materiale informativo.

Il rapporto con le aziende si è limitato alla gestione degli incarti per la concessione di sussidi. È mancato il dialogo diretto con le aziende e le associazioni di categoria, per coordinare in modo più strutturato e tempestivo le attività. L'obiettivo di sviluppare sinergie e far agire coerentemente gli enti, le associazioni e gli addetti ai lavori non è stato raggiunto. Si ritiene infatti che incoraggiare i propri dipendenti a spostarsi in modo alternativo possa rivelarsi vantaggioso sia in ambito economico che ambientale e sociale, in perfetta sintonia con i principi della responsabilità sociale d'impresa (CSR - Corporate Social Responsibility).

La Commissione ritiene pertanto che il Cantone debba ricoprire un ruolo più attivo e agire quindi a più livelli, anticipando le necessità del settore, senza limitarsi a rispondere agli stimoli esterni.

In ragione della particolare situazione congiunturale si valuta che gli obiettivi citati possano essere conseguiti attraverso l'assunzione temporanea di un'unità impiegata al 50%.

Un altro sguardo approfondito è stato dedicato alla necessità di avere un supporto esterno al Cantone per l'informazione, la consulenza, la formazione e la promozione della mobilità aziendale (mandato/i di prestazioni).

Per agevolare quanto indicato al punto precedente, la Commissione ritiene opportuno agire anche a livello di informazione, consulenza e formazione. Per indurre all'adozione di buone pratiche è necessario che le aziende assumano le loro responsabilità sociali e ambientali impegnandosi a favore di uno sviluppo sostenibile nell'impresa.

Sarà dunque fondamentale promuovere una sensibilizzazione mirata e un'informazione completa e oggettiva e fornire attività di formazione e di consulenza rivolte ai vari attori operanti nel settore. Per adempiere a questi obiettivi andranno coinvolti e coordinati i vari enti (Comuni, Commissioni regionali dei trasporti, Enti regionali di sviluppo, ecc.) e i professionisti attivi nel settore, assicurando inoltre i contatti e il coinvolgimento di associazioni professionali dell'ambito economico, quali ad esempio AITI e Camera di commercio, proponendo iniziative condivise e di qualità.

Gli ambiti in cui la SM necessita di un supporto esterno stimato in 500'000 CHF ripartito su 4 anni sono i seguenti.

Informazione e promozione

Presentare con regolarità pubblicazioni divulgative, campagne d'informazione e pubblicitarie per promuovere nelle aziende la mobilità sostenibile nelle sue diverse modalità e per i diversi scopi di spostamento.

Organizzare eventi, manifestazioni, convegni rivolti a specialisti del settore e partecipare a eventi di enti esterni, pubblici o privati, organizzando stand informativi, incontri, conferenze di tipo divulgativo, con cui favorire la diffusione di una nuova sensibilità sul tema della mobilità sostenibile all'interno delle aziende.

Un ruolo importante nella sensibilizzazione della popolazione e la promozione della mobilità sostenibile è giocato dai Comuni che rappresentano la prima entità istituzionale a diretto contatto con cittadini e aziende.

Consulenza

È importante offrire gratuitamente a operatori del settore, enti pubblici o privati e aziende un servizio di prima consulenza orientativa e d'informazione neutrale sui temi legati alla mobilità aziendale sostenibile, grazie ad un segretariato tecnico-amministrativo permanente. In questo ambito va dato particolare riguardo alla mobilità aziendale attraverso una consulenza mirata per l'ottenimento degli incentivi cantonali a disposizione.

Formazione

Si ritiene altresì importante allestire e aggiornare in modo continuo una documentazione di base completa per formazioni in ambito di mobilità aziendale sostenibile adattata al contesto territoriale ticinese. Organizzare corsi di formazione orientati a professionisti e addetti ai lavori, aziende, enti pubblici e privati. Le attività di formazione devono agire sia sulla formazione di base a tutti i livelli, sia sulla formazione continua specializzata per professionisti attivi nel settore.

Interfacciarsi con le scuole superiori e professionali al fine di integrare nei percorsi formativi i concetti base e gli obiettivi legati alla mobilità aziendale sostenibile (es. in economia e management: concetto di responsabilità sociale delle imprese e figura del mobility manager).

Park & Ride in territorio italiano nei pressi della frontiera

La Commissione gestione e finanze nel suo rapporto del 1° dicembre 2015 sul messaggio n. 7106 aveva richiesto che la creazione di Park & Ride fosse pretesa anche su territorio italiano alla frontiera. Si rileva che nel 2019 è stato avviato il progetto Interreg SMISTO, voluto fortemente dal Cantone in collaborazione con Regione Lombardia e la Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio, che ha permesso di indentificare, con il coinvolgimento delle autorità locali italiane, una quindicina di aree di posteggio in prossimità della frontiera, che saranno messe a disposizione in via sperimentale per diverse centinaia di auto. Per la sua riuscita sono state contattate più di cento aziende del Luganese e del Mendrisiotto con 50 o più dipendenti, con lo scopo di coinvolgere i lavoratori frontalieri.

L'ambizione del Cantone è di rendere definitive tali aree. I prossimi passi andranno coordinati tenendo presente le future tempistiche di entrata in vigore della tassa di collegamento, nonché l'effetto orientativo che la tassa potrà avere sulle scelte di mobilità.

9. CONCLUSIONE

La Commissione gestione e finanze ritiene che il messaggio sia esaustivo, corredato di dati finanziari, indicatori qualitativi e quantitativi circa il raggiungimento degli obiettivi. Soprattutto contestualizza bene le due richieste di credito nella strategia perseguita dal Governo a favore della mobilità combinata (trasporto privato e trasporto pubblico). I provvedimenti proposti mirano principalmente a indurre nei pendolari una scelta diversa rispetto all'uso del trasporto individuale motorizzato e a promuovere una ripartizione più equilibrata tra i diversi mezzi di trasporto, in particolare incentivando l'utilizzo dei trasporti pubblici tra e negli agglomerati, la mobilità combinata tra i diversi mezzi di trasporto e la mobilità ciclopedonale.

Con la presente richiesta di credito s'intende dare continuità alla politica cantonale di promozione di misure di mobilità aziendale e incentivare la realizzazione di posteggi per biciclette attrezzati presso i nodi intermodali e le principali fermate di trasporto pubblico. Ribadendo l'importanza di tali provvedimenti e sulla scorta delle considerazioni espresse, la Commissione invita il Gran Consiglio ad approvare i disegni di decreto legislativo allegati al messaggio.

Per la Commissione gestione e finanze:

Lorenzo Jelmini, relatore

Agustoni - Balli - Bignasca - Biscossa - Bourgoin -

Caprara - Caverzasio - Dadò - Durisch - Ferrara -

Gianella Alessandra - Guerra - Pamini (con riserva) -

Quadranti - Sirica