

Il Consiglio di Stato

Signor
Henrik Bang
Deputato al Gran Consiglio

Interrogazione 14 febbraio 2016 n. 30.16

Tassa di collegamento, inquinamento dell'aria, diminuzione dell'offerta del servizio di trasporto pubblico?

Signor Deputato,

con riferimento all'interrogazione in oggetto rispondiamo alle vostre domande come segue.

1. Quali sono i principali benefici che il Governo auspica da questa tassa, in ambito della diminuzione dell'inquinamento dell'aria, della lotta al traffico e in altri ambiti?

La tassa di collegamento mira principalmente a favorire forme di mobilità più virtuose, al fine di ridurre il traffico veicolare e l'inquinamento atmosferico.

Lo scrivente Consiglio ritiene che la tassa - agendo sul traffico congestionato - abbia il pregio di migliorare la qualità di vita. Tale misura è pertanto necessaria per la tutela di tutta la popolazione e delle generazioni future.

Si ricorda che la tassa di collegamento ha due principali obiettivi: contenere il traffico nelle ore di punta e garantire il finanziamento e il potenziamento del trasporto pubblico. La tassa rientra nella strategia per una mobilità sostenibile avviata dal Dipartimento del territorio nel 2014.

2. Dalla sua recente approvazione in parlamento il governo può indicare se vi sono già stati dei riscontri, oltre ovviamente al referendum?

Per quanto a nostra conoscenza, vi sono aziende, centri commerciali e, più in generale, proprietari di grandi parcheggi che hanno già deciso di intervenire: riducendo i posteggi a disposizione dei dipendenti, organizzando navette aziendali, e favorendo, laddove possibile, la pratica del car pooling.

È ovviamente prematuro, allo stato attuale, poter registrare un effetto sui flussi di traffico.

3. Nella recente campagna per il risanamento della Galleria del San Gottardo diversi promotori hanno asserito che il problema del traffico e dell'inquinamento nel mendrisiotto arriva prevalentemente da sud con traffico frontaliero, questo è confermato?

È innegabile che sia da ricondurre in larga parte ai lavoratori frontalieri. Lo confermano i sondaggi effettuati dal Dipartimento del territorio ai valichi ticinesi, dai quali emerge che nelle ore di punta i transiti corrispondono a 3,2 auto ogni secondo, con un grado di occupazione medio dei veicoli pari a 1,14 persone/auto.

Lo scrivente Consiglio evidenzia inoltre come dal 1998 ad oggi, il numero di lavoratori frontalieri sia aumentato di 35'767 unità; attualmente corrisponde a 62'647 unità (dati UFS, 1. trimestre 2016). Infine si ricorda che l'85% dei frontalieri intervistati dispone di un posteggio gratuito in Ticino.

A tale volume di traffico si aggiunge quello di transito che interessa l'asse nord-sud.

4. Un aumento, anche leggero, del traffico da nord non andrebbe a neutralizzare eventuali benefici della tassa?

La tendenza generale in Svizzera e nei paesi confinanti è quella di un aumento del traffico e della domanda di mobilità. Una crescita del traffico di transito nord-sud non potrà che acuire i problemi sull'asse autostradale.

5. I recenti bonus per le aziende particolarmente virtuose in tema di mobilità recentemente approvati dal parlamento sono anch'essi da collegare alla lotta al traffico e all'inquinamento?

Come illustrato a più riprese, le problematiche legate al traffico sono affrontate con un'ottica globale e una strategia articolata su diversi assi d'azione: il potenziamento del trasporto pubblico e lo sviluppo della rete stradale, la creazione e l'ampliamento di posteggi d'interscambio, la diffusione del car pooling, il sostegno alla mobilità ciclabile e pedonale, l'informazione, la sensibilizzazione e la consulenza, l'eliminazione di migliaia di parcheggi abusivi/selvaggi, nonché la riduzione del numero di nuovi posteggi nelle nuove costruzioni industriali/commerciali. La promozione e il finanziamento della mobilità aziendale è - come già osservato - uno degli elementi di questa strategia.

Si ricorda che la strategia per una mobilità sostenibile ha quali obiettivi la riduzione del traffico veicolare negli orari di punta, lo sviluppo e la valorizzazione di forme di mobilità più sostenibili, il miglioramento della viabilità, della qualità dell'aria e della qualità di vita, il perseguire una politica coerente in materia di mobilità.

6. Per le imprese virtuose che favoriscono la mobilità aziendale sono previsti 2 milioni di franchi. Con questo importo quante macchine in meno sono previste sulle strade del Ticino?

Non è possibile effettuare delle previsioni precise poiché gli effetti dipendono da numerosi fattori. In ogni caso ci si attende una riduzione dei picchi di traffico nelle ore di punta.

- 7. Nella sua risposta alla commissione della gestione in dicembre il Governo aveva affermato che, qualora cadesse la tassa di collegamento, non esiste un piano B. Tutt'ora è confermata questa ipotesi? Quali potrebbero essere le principali conseguenze?**

Senza la tassa di collegamento sorgerebbero dei problemi riguardanti il finanziamento del trasporto pubblico che andranno valutati.

Tuttavia, lo scrivente Consiglio è maggiormente preoccupato per gli ulteriori problemi in termini di viabilità che la mancata applicazione della tassa provocherebbe. (vedi punto 1) Un tale scenario provocherebbe, infatti, effetti fortemente negativi, in particolare sui volumi di traffico, sull'inquinamento dell'aria e sulla qualità di vita.

- 8. Il Consiglio di Stato prevede l'incasso di circa 18 milioni di franchi, può indicare come è suddivisa la provenienza di questi fondi.**

Si stima che circa due terzi dell'incasso proverranno dai posteggi per i dipendenti (e altri usi pendolari) e un terzo dai posteggi per i clienti delle attività e dei commerci.

Il tempo impiegato per l'elaborazione della presente risposta ammonta complessivamente a due ore lavorative.

Gradisca, signor deputato, l'espressione della nostra stima.

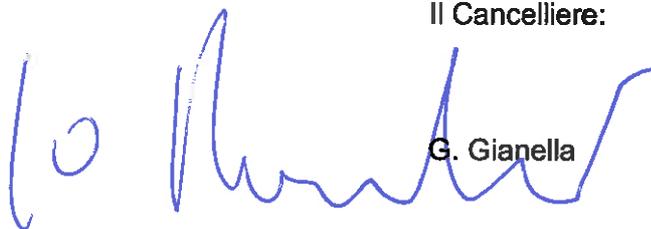
PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



P. Beltraminelli

Il Cancelliere:



G. Gianella

Copia:

- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)