

Messaggio

numero	data	Dipartimento
7953	20 gennaio 2021	TERRITORIO
Concerne		

Stanziamiento 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

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

con il presente messaggio abbiamo il piacere di sottoporvi la richiesta di un credito di fr. 2'000'000.- da destinare a misure a favore della mobilità aziendale, allo scopo di contenere e ridurre il traffico individuale motorizzato, riorientando le abitudini di mobilità e promuovendo modalità di spostamento pendolari più sostenibili. Vi sottoponiamo inoltre una richiesta di credito di fr. 1'000'000.- per contribuire alla realizzazione di nuove postazioni Bike&Ride (B+R) presso le stazioni e le principali fermate del trasporto pubblico, in cui si riscontra un potenziale nella mobilità combinata¹.

INDICE

1. INTRODUZIONE.....	2
2. BILANCIO DEI CONTRIBUTI A FAVORE DI MISURE DI MOBILITÀ AZIENDALE NEL PERIODO 2016-2020.....	2
3. NUOVO CREDITO A FAVORE DI MISURE DI MOBILITÀ AZIENDALE	9
4. CONTRIBUTI A FAVORE DI POSTEGGI PER BICICLETTE (B+R) PRESSO LE STAZIONI E LE PRINCIPALI FERMATE DEL TRASPORTO PUBBLICO	11
5. RELAZIONE CON IL PIANO DIRETTORE, CON LE LINEE DIRETTIVE , CON IL PIANO FINANZIARIO E CON L'AMBIENTE	12
6. CONCLUSIONE.....	13

¹ Secondo la definizione dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale, con mobilità combinata si intende la combinazione di diversi mezzi di trasporto nel traffico viaggiatori.

1. INTRODUZIONE

Con questo secondo credito dedicato all'attuazione di misure di mobilità aziendale si intende consolidare e conferire continuità nel tempo alla politica di promozione di modalità di spostamento pendolare più sostenibili. L'obiettivo è contenere e ridurre i tragitti in automobile con un solo occupante, soprattutto durante le ore di punta, incoraggiando un più che auspicato cambiamento di mentalità.

Per raggiungere tale obiettivo risulta opportuno confermare la strategia avviata negli scorsi anni, che mira principalmente a indurre nei pendolari una scelta diversa rispetto all'uso del trasporto individuale motorizzato (TIM) e quindi una ripartizione modale 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.

Nell'ultimo quadriennio, la politica di promozione di una mobilità più sostenibile presso le aziende ha riscosso un buon successo, ma resta ancora un notevole potenziale inespresso. Si intende pertanto continuare sulla strada tracciata proponendo per il prossimo periodo la stessa dotazione finanziaria decisa con il DL del 14 dicembre 2015 sulla base del messaggio n. 7106 dell'8 luglio 2015.

In questa direzione va anche la richiesta di credito per contribuire alla realizzazione di posteggi per biciclette sicuri e funzionali presso le stazioni e le fermate del trasporto pubblico (TP). La scelta di utilizzare la bicicletta, anche solo per una parte dello spostamento è infatti influenzata da molti fattori, sui quali il Dipartimento del territorio agisce tramite le politiche di mobilità aziendale, di gestione dello stazionamento TIM, di ampliamento e miglioramento delle infrastrutture di mobilità lenta. A complemento di queste misure si vuole agire anche sulla disponibilità di posteggi per biciclette di qualità presso i nodi intermodali, che risulta fondamentale per la scelta di utilizzare la bicicletta per gli spostamenti e concorre a rendere più efficienti le catene di trasporto.

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

Grazie alla costituzione del fondo di 2 mio CHF per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità aziendale è stato possibile incentivare gli investimenti nel settore fornendo alle aziende risorse per promuovere alternative agli spostamenti individuali in automobile per i propri dipendenti.

In generale

Dal 22 marzo 2016 sono state presentate alla Sezione della mobilità (SM) 550 richieste di contributo.

Delle 550 richieste evase, in 513 casi è stato concesso il contributo (93%), mentre in 37 (6%) è stato negato.

Nell'ambito delle 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.

Secondo le stime e le indicazioni fornite dai beneficiari dei sussidi, grazie ai contributi concessi è stato possibile evitare ca. 1'000'000 di viaggi annui in automobile: visto che la maggior parte dei viaggi risparmiati riguarda il tragitto casa-lavoro, percorso 2 volte al giorno, considerando 220 giorni lavorativi all'anno si tratta di 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*², 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). Negli ultimi 3 anni i contatori automatici hanno registrato generalmente costanza nei volumi di traffico o in alcuni casi una lieve riduzione.

Questo dato trova conferma anche nell'evoluzione delle percorrenze in automobile (esprese in persone/km), che vengono calcolate anche secondo lo scopo dello spostamento. La Figura 1 mostra come la crescita dei km percorsi in auto con scopo lavoro in territorio cantonale si sia arrestata a partire dal 2016, arresto non riscontrato invece nella crescita degli addetti.

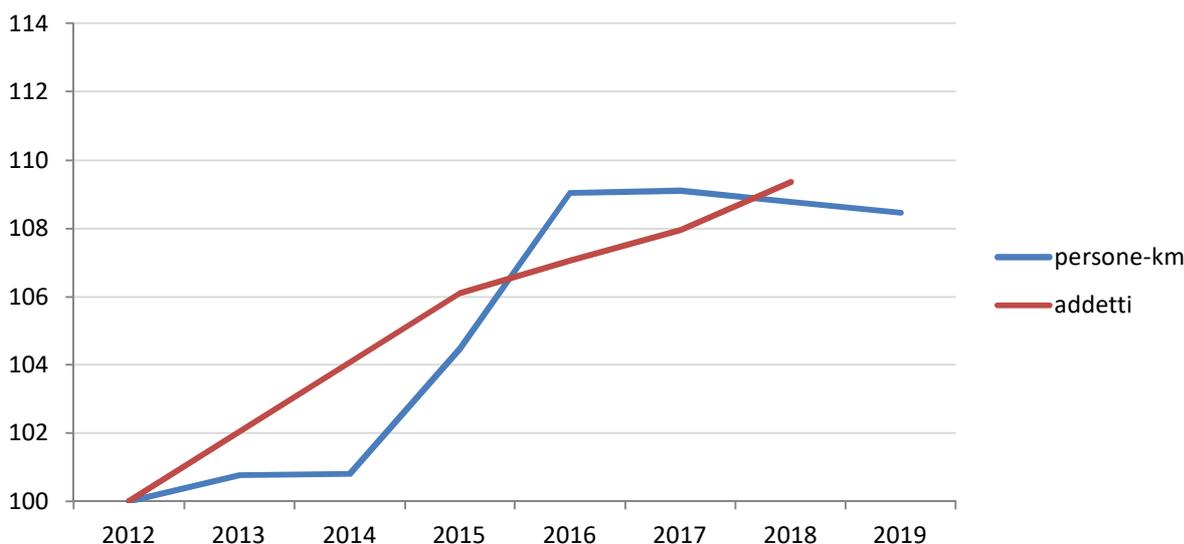


Figura 1 Evoluzione del numero di addetti e dei chilometri percorsi in automobile in Ticino dai pendolari per lavoro (residenti in Svizzera e all'estero)³, indice 100=2012, fonte Sezione della mobilità e Ufficio federale di Statistica (UST)

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

² www.ti.ch/conteggi → Per saperne di più → Rapporti e studi

³ L'indicatore dei pkm è calcolato sulla base di dati di inchieste (Microcensimento mobilità e trasporti-UST, Trasporto di persone attraverso le Alpi e le frontiere-UST, Inchieste ai valichi di confine-SM) e altre statistiche (Statistica della popolazione e delle economie domestiche-UST, Parco dei veicoli stradali-UST, conteggi ai valichi di confine).

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).

Decreto esecutivo concernente la concessione di contributi per la mobilità aziendale

Con Decreto esecutivo (DE) del 15 marzo 2016 sono stati stabiliti i criteri per la gestione del fondo per la mobilità aziendale, segnatamente condizioni e modalità per la concessione dei contributi. Il Decreto è stato in seguito modificato due volte.

Con la prima modifica del 13 luglio 2018 si sono perseguiti principalmente i seguenti obiettivi:

- allentamento delle condizioni per l'ottenimento di contributi;
- snellimento della procedura;
- aumento dei contributi per le misure di mobilità aziendale.

Questi obiettivi sono stati raggiunti poiché è stato possibile incentivare l'attrattiva di misure di mobilità aziendale: prima della modifica le richieste di contributo per le misure erano piuttosto limitate (oltre l'80% dei contributi era stato concesso per l'allestimento di PMaz).

Fra le misure disponibili va sottolineato come nessuna azienda si sia dimostrata interessata all'acquisto o al leasing di veicoli nuovi da utilizzare come navette aziendali. Si è notato che le aziende che intendono proporre ai propri dipendenti un servizio di navetta aziendale preferiscono affidarsi a trasportatori professionisti, da una parte perché non vogliono investire nell'acquisto di veicoli, dall'altra perché dovrebbero assumere degli autisti professionisti. Per ovviare a queste limitazioni, la modifica del DE ha introdotto la possibilità del leasing ed esteso la possibilità di finanziamento per veicoli più piccoli (autoveicoli con 9 posti a sedere, che possono essere condotte con la licenza per la categoria B), le cosiddette micronavette. Ciononostante nessuna azienda ha approfittato di queste possibilità. Una delle ragioni del mancato riscontro è senz'altro il Decreto Sicurezza italiano convertito in legge nel dicembre 2018, che ha introdotto un espresso divieto, per chi è residente in Italia da più di sessanta giorni, di circolare con un veicolo immatricolato all'estero. Questa disposizione in materia di circolazione in Italia di veicoli immatricolati all'estero è stata modificata solo di recente (Decreto legge 16.07.2020, n. 76), escludendo dal divieto "i lavoratori frontalieri o i soggetti residenti in Italia che prestano un'attività di lavoro in favore di un'impresa avente sede in uno Stato confinante o limitrofo, i quali, con il veicolo ivi immatricolato a proprio nome, transitano in Italia per raggiungere il luogo di residenza o per far rientro nella sede di lavoro all'estero".

Sorprendenti sono invece state le richieste di contributo per l'acquisto di biciclette elettriche aziendali, non tanto per il numero di e-bike, quanto piuttosto per il numero di richieste. In effetti a beneficiare del contributo particolarmente alllettante (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.

La seconda modifica del DE del 22 aprile 2020 ha voluto esplicitare gli obiettivi alla base dei contributi cantonali per l'acquisto e l'utilizzo di biciclette aziendali per gli spostamenti professionali (Messaggio 7106). Seppur l'uso per spostamenti casa-lavoro non sia escluso, tale misura non è incentrata sul concetto di possesso e sull'uso a fini personali della bicicletta da parte del dipendente o del titolare dell'azienda. Le biciclette acquistate dall'azienda sono messe a disposizione da quest'ultima e condivise dai dipendenti per gli

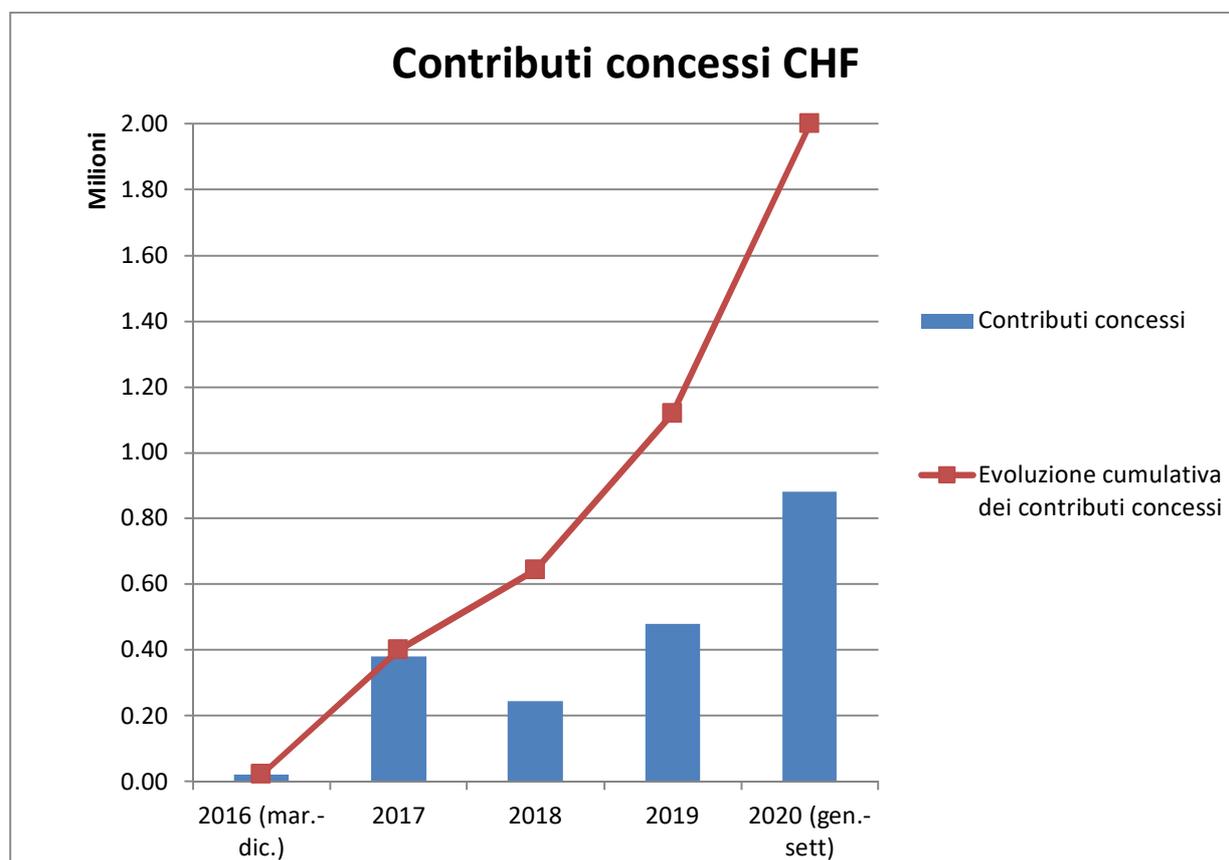
spostamenti professionali sulle brevi distanze, o per spostamenti più lunghi, in sostituzione dei normali veicoli a motore aziendali.

Per essere coerenti con gli obiettivi elencati, è stato inserito un nuovo criterio per l'erogazione dei contributi, indicando che solo le aziende con più di 10 dipendenti possono beneficiare di un contributo per biciclette aziendali.

Nonostante l'introduzione di questo vincolo, la misura è rimasta attrattiva e tra maggio e settembre 2020 più di 150 aziende hanno beneficiato di un contributo per una o più biciclette aziendali. La modifica ha quindi avuto il pregio di attirare anche aziende più grandi verso l'uso delle biciclette aziendali, mentre in precedenza erano state essenzialmente piccole aziende e molto spesso ditte individuali a beneficiare di un contributo diretto e importante all'acquisto di biciclette, verosimilmente a uso prevalentemente personale.

Evoluzione dei contributi concessi

Il seguente grafico rappresenta l'evoluzione negli anni dell'ammontare dei contributi concessi.



Siccome la maggior parte delle richieste del 2016 è stata decisa nel 2017, l'ammontare dei contributi concessi è molto sbilanciato (a quasi parità di richieste) fra il 2016 (ca. 21'000 CHF) e il 2017 (ca. 379'000 CHF): sui due anni sono stati concessi contributi per ca. 200'000 CHF/anno.

Nel 2018 i contributi concessi hanno raggiunto l'importo di ca. 243'000 CHF e nel corso del 2019 sono raddoppiati raggiungendo i 477'500 CHF.

Tra gennaio e settembre 2020 i contributi concessi superano i contributi riconosciuti nel corso di tutto il 2019 e sono stati in gran parte attribuiti alle e-bike (cfr. grafico successivo).

Nel corso degli anni vi è stato quindi un costante e importante aumento dei contributi concessi.

Studi e misure cofinanziati

Si distinguono innanzitutto due categorie principali di misure per cui sono riconosciuti contributi, ovvero i piani - studi - di mobilità aziendale (34% del totale dei contributi concessi, ovvero 0.69 mio CHF) e le misure di mobilità aziendale (66%, ovvero 1.31 mio CHF).

Nel periodo in esame sono stati concessi contributi per l'allestimento di 21 piani di mobilità aziendale (PMaz) di comparto (ca. 0.53 mio CHF), 1 PMaz per integrazioni per comparto e per l'allestimento rispettivamente l'aggiornamento di 17 (15 rispettivamente 2) PMaz di singole aziende (ca. 17'000 CHF).

A livello di PMaz di comparto vi è stata la seguente evoluzione negli anni:

- 2016: 2 PMaz (Bioggio-Manno, Valle della Tresa)
- 2017: 14 PMaz (Centro di Chiasso, Bedano-Gravesano, Lugano Nord, Centro di Lugano, Pian Scairolo, Piodella di Muzzano, Balerna-Novazzano, Bellinzona Centro, Bellinzona Sud, Sant'Antonino-Cadenazzo-Gambarogno, Stabio, Arbedo-Castione, Centro di Locarno, Tenero-Gordola-Riazzino)
- 2018: 3 PMaz (Settore sociosanitario a Mendrisio, Lumino, Medio e Alto Vedeggio)
- 2019: 1 PMaz (Saleggi-Zandone a Losone)
- 2020/21: 3 PMaz (Malcantone, integrazioni per comparto di Bellinzona, aggiornamento PMaz di Stabio)

Dall'evoluzione negli anni si nota che la fase di allestimento della prima versione dei PMaz di comparto è praticamente conclusa. In effetti per quasi tutti i principali comparti lavorativi del Cantone (ca. il 90%) sono stati allestiti PMaz di comparto, il che rappresenta senz'altro un successo. Nell'ambito di questi piani sono state coinvolte ca. 310 aziende per un totale di ca. 50'000 dipendenti.

Il Canton Ticino è pioniere in Svizzera (e non solo) nella promozione della mobilità aziendale a livello di comparto, come del resto attestato anche da SvizzeraEnergia - programma del Consiglio federale.

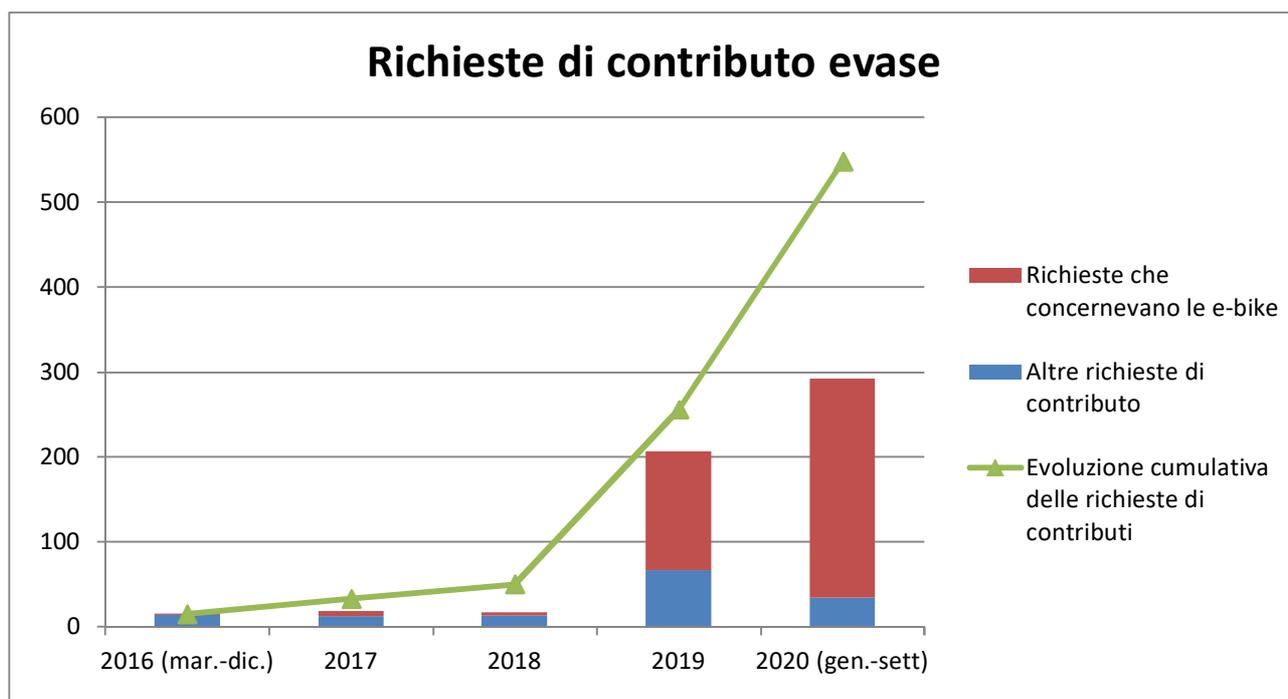
La tabella seguente riassume le principali misure di mobilità aziendale per cui sono stati concessi contributi.

<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

Con i 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%).

Contributi per l'acquisto di biciclette elettriche aziendali

Il seguente grafico rappresenta l'evoluzione negli anni delle richieste di contributo e di quelle relative alle e-bike.



Dal grafico si nota come le richieste di contributo sono rimaste costanti tra il 2016 e il 2018. Nel corso del 2019 e nel 2020 le richieste sono più che decuplicate.

Si nota pure l'interesse crescente per le biciclette elettriche aziendali: nel 2019 concernevano ben 140 richieste su 206, ovvero il 68%, e tra gennaio e settembre 2020, 258 richieste sulle 292 ricevute, ossia l'88%.

Bilancio e sguardo al futuro

Grazie alla costituzione del fondo di 2 mio CHF per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità aziendale è stato possibile incentivare gli investimenti nel settore, sia a livello di allestimento di Piani di mobilità sia a livello di concretizzazione di misure. Stilare un bilancio completo degli effetti della politica di mobilità aziendale è tuttavia ancora prematuro. Quanto attuato negli ultimi anni va nella giusta direzione e porterà risultati a medio termine.

L'alternativa più concreta agli spostamenti pendolari con il trasporto individuale motorizzato rimane il trasporto pubblico, appena potenziato in modo importante. Tale intervento viene affiancato dalle misure volte a favorire lo spostamento tra l'abitazione e la fermata del mezzo pubblico rispettivamente tra quest'ultima e la destinazione finale dell'utente (piedi, bici). Diverse misure infrastrutturali sono già incluse nei Programmi di Agglomerato (PA).

Durante lo scorso quadriennio le piccole aziende hanno spesso optato per l'acquisto di biciclette aziendali. L'efficacia della misura è limitata ed è ritenuta legittima soprattutto all'interno di un piano organico di provvedimenti scaturiti da un'analisi complessiva delle reali necessità di mobilità. Per questo motivo è utile rivedere il sistema di incentivi puntando soprattutto su altre forme di spostamento e sulla realizzazione di posteggi sicuri presso i nodi intermodali (cfr. cap. 4). La sensibilizzazione all'uso della bicicletta per gli spostamenti quotidiani rimane ad ogni modo tra gli indirizzi di promozione verso abitudini di mobilità più sostenibili, soprattutto per chi abita a non più di 15 minuti dal posto di lavoro (3-5 km di distanza o fino a 7 con bici elettrica).

Un effetto importante per la riduzione degli spostamenti pendolari può sicuramente essere cercato nella condivisione dell'auto da parte di due o più persone (car pooling). Tuttavia, così come il trasporto pubblico, anche la pratica del car pooling continuerà verosimilmente ad essere condizionata per diversi mesi dalla pandemia da coronavirus. La promozione di queste importanti alternative andrà quindi affiancata da un'adeguata informazione e una costante sensibilizzazione riguardo alle norme igieniche e alle misure di protezione che permettono di viaggiare in modo sicuro.

Il telelavoro, scelta obbligata durante il periodo di confinamento dovuto alla delicata situazione sanitaria, oltre a essersi dimostrato una soluzione fattibile e attuabile per molte aziende, ha avuto un impatto importante e positivo sugli spostamenti pendolari giornalieri. Anche in questo caso è verosimile che questa pratica sia fortemente condizionata dal perdurare della pandemia. La speranza è che progressivamente il mondo aziendale possa innovare i processi lavorativi, strutturando e regolamentando il telelavoro affinché possa realmente diventare più flessibile. È auspicabile in questo senso che, a prescindere dall'evolversi della situazione sanitaria, si possa abbracciare il concetto anglosassone di smart working, che, laddove applicabile correttamente, comporta benefici non solo in termini di minori spostamenti ma anche in termini di produttività, funzionalità e di miglior conciliabilità tra vita privata e lavoro.

L'entrata in vigore della tassa di collegamento rappresenterà un ulteriore elemento per riorientare la domanda di mobilità. Il cambiamento della gestione dei posteggi aziendali come conseguenza del prelievo di un tributo, persegue infatti lo scopo di rendere meno attrattivo l'utilizzo dell'automobile.

L'allestimento dei piani di comparto si è rivelato un processo partecipativo importante per raggiungere e sensibilizzare un maggior numero di dipendenti. In considerazione della continua evoluzione della realtà lavorativa ticinese, risulta quindi importante agire a questo livello riconfermando la realizzazione di studi e misure di mobilità aziendale per ditte con un numero di dipendenti rilevante (di regola almeno 50), limitando oneri amministrativi troppo importanti per l'erogazione di contributi puntuali.

Si ritiene infine che il miglioramento della promozione della mobilità sostenibile presso le aziende e i pendolari debba anche passare attraverso un rafforzamento della consulenza e della formazione. Per queste attività prevediamo di assegnare uno o più mandati di prestazione a società con comprovata esperienza in questi ambiti.

3. NUOVO CREDITO A FAVORE DI MISURE DI MOBILITÀ AZIENDALE

Con questo messaggio si chiede di confermare la politica attuata finora, stanziando un nuovo credito di 2 mio CHF dopo quello deciso nel 2016. Di seguito presentiamo le più importanti attività e misure che potranno essere oggetto di finanziamento.

Misure di mobilità lenta

Durante il prossimo periodo si prevede di incentivare lo spostamento tra l'abitazione e la fermata del mezzo pubblico, rispettivamente la destinazione finale dell'utente, puntando in particolare al miglioramento delle possibilità e della qualità dei posteggi per biciclette presso le aziende e presso i nodi del TP (vedi anche cap. 4).

La disponibilità e la qualità degli stalli per biciclette sono elementi fondamentali per la scelta della bicicletta quale mezzo di spostamento efficace. Come già indicato in precedenza si intende inoltre completare il sistema e le logiche alla base della concessione di contributi per biciclette aziendali, puntando sulla dotazione nelle aziende di pool di biciclette per gli spostamenti professionali (numero minimo di biciclette per aziende di una certa grandezza, le quali possono ragionevolmente organizzare la condivisione del mezzo).

Misure per l'aumento del numero di veicoli privati circolanti con alto grado di occupazione

È inoltre previsto di sostenere ancora la creazione di sistemi sinergici di condivisione dell'auto da parte di due o più persone (car pooling). Questa misura, affiancata da una sensibilizzazione e una consulenza alla gestione dei posti auto, è strettamente legata alla disponibilità di posteggi d'interscambio vicino all'origine degli spostamenti, così come alla al numero di posteggi presso le aziende.

La Commissione della gestione e delle finanze del Gran Consiglio aveva indicato nel suo rapporto del 1° dicembre 2015 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 che la creazione di Park & Ride deve essere richiesta e pretesa su territorio italiano alla frontiera. In questo senso s'inserisce il progetto Interreg SMISTO, avviato in marzo del 2019, voluto fortemente dal Cantone in collaborazione con Regione Lombardia e la Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio. Con il coinvolgimento delle autorità locali italiane sono state identificate una quindicina di aree di posteggio in prossimità della frontiera, che saranno messe a disposizione in via sperimentale per diverse centinaia di auto. La fase sperimentale durerà 6 mesi e prenderà avvio a inizio 2021. 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 è quella di rendere definitive queste aree di posteggio.

Queste attività andranno coordinate 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.

Altre misure

Restano pure indispensabili i processi di allestimento, rispettivamente di aggiornamento, dei piani di mobilità aziendale di singole aziende e i piani per i comparti aziendali. Questi ultimi hanno il pregio di creare le premesse necessarie all'individuazione di sinergie tra le diverse aziende situate in zone industriali limitrofe.

Informazione, consulenza e formazione

Incoraggiare i propri dipendenti a spostarsi in modo alternativo può 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).

Per agevolare questo cambio di paradigma si 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.

Verranno pertanto intensificate queste attività che giocano inoltre un ruolo fondamentale nell'accettazione delle limitazioni talvolta imposte da alcune misure. In questo senso è opportuno dotarsi di uno o più supporti esterni (mediante lo strumento del mandato di prestazione), che saranno parte integrante della politica di promozione e pertanto finanziabili attraverso il credito oggetto del presente messaggio. Per queste attività si stima una spesa massima di 500'000 CHF ripartita su 4 anni.

Per gestire al meglio le attività appena citate, si ritiene necessario potenziare anche le risorse interne dedicate. L'importante carico amministrativo riscontrato nel periodo 2016-2020 non ha consentito di svolgere un lavoro 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 il più delle volte alla gestione degli incarti per la concessione di sussidi. È mancato un vero e diretto dialogo con le aziende e le associazioni di categoria, per coordinare in modo più strutturato e tempestivo le attività. In questo senso si propone di aumentare temporaneamente la dotazione della Sezione della mobilità di 0.5 unità, dedicata espressamente allo scopo citato poc'anzi, con l'obiettivo di sviluppare sinergie e far agire coerentemente gli enti, le associazioni e gli addetti ai lavori, creando all'interno della Sezione della mobilità il nucleo di riferimento cantonale nell'ambito della promozione di pratiche di mobilità alternative all'uso del mezzo privato.

Misure a favore del trasporto pubblico

L'alternativa più concreta agli spostamenti pendolari con il trasporto individuale motorizzato è rappresentata dal trasporto pubblico, potenziato in modo importante tramite l'introduzione di collegamenti rapidi e l'aumento della frequenza e dell'estensione oraria tra e all'interno degli agglomerati.

La promozione dell'uso del trasporto pubblico tramite contributi all'acquisto dell'abbonamento per i dipendenti (Arcobaleno aziendale) è la misura che ha riscosso maggior successo e ha ottenuto i migliori risultati (4'416 abbonamenti sovvenzionati nel 2015; 4'937 nel 2016; 5'287 nel 2017; 6'339 nel 2018; 6'693 nel 2019). Tra il 2017 e il 2019 vi è stato un costante aumento delle aziende che hanno aderito a questa iniziativa (127 nel 2015; 132 nel 2016; 151 nel 2017; 173 nel 2018 e 183 nel 2019).

Il finanziamento di tale misura non rientra nella presente richiesta di credito in quanto fa parte dal 2016 dell'assortimento standard dei prodotti Arcobaleno ed è finanziata tramite i contributi di gestione corrente per agevolazioni tariffali sulla base degli artt. 18 e 18a della Legge sui trasporti pubblici. L'acquisto dell'arcobaleno aziendale viene però promosso anche attraverso attività finanziate con questo credito, come ad esempio i piani di mobilità aziendale di singole aziende e i piani per i comparti aziendali.

Va inoltre rilevato che anche l'Amministrazione cantonale aderisce in modo convinto a questa promozione. Così dal 1 gennaio 2021, il Consiglio di Stato ha deciso di aumentare il suo contributo al 25% sul prezzo di acquisto dell'abbonamento aziendale. I dipendenti cantonali beneficeranno quindi di un ribasso complessivo del 40%.

Riassunto delle misure in ambito aziendale previste con il nuovo credito

Con questa richiesta di credito s'intende dare un ulteriore impulso all'auspicato cambiamento nelle abitudini di mobilità dei pendolari. Di seguito presentiamo una lista non esaustiva di misure a cui potrà essere concesso un contributo:

- 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, 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, le modalità potranno essere adeguate nel tempo.

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

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 rilevamento svolto nel 2015 evidenzia invece che sulle circa 1'600 fermate del trasporto pubblico su gomma, presso

meno di 10 fermate è presente un posteggio attrezzato per biciclette (fatto salvo le fermate bus delle stazioni ferroviarie dove i posteggi bici sono utilizzati in comune).

La disponibilità di posteggi per biciclette sicuri, confortevoli e accessibili è uno degli elementi fondamentali per uno sviluppo della mobilità ciclabile. La disponibilità e la qualità⁴ dei posteggi 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).

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.

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). Il presente credito intende attuare questo principio creando le premesse affinché il Cantone possa partecipare al finanziamento della costruzione di posteggi per biciclette presso le stazioni e le fermate. Il Cantone prenderà inoltre parte attiva nella sensibilizzazione e promozione di questa 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.

Si stima che potranno essere cofinanziati 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.

5. RELAZIONE CON IL PIANO DIRETTORE, CON LE LINEE DIRETTIVE, CON IL PIANO FINANZIARIO E CON L'AMBIENTE

Piano direttore

I provvedimenti a favore della mobilità aziendale e i contributi a favore di B+R sono coerenti con gli intendimenti del Piano direttore espressi nelle schede R/M Rete urbana e mobilità per i quattro agglomerati ticinesi, R7 Poli di sviluppo economico e R8 Grandi generatori di traffico.

Programma di legislatura

La presente proposta è conforme agli obiettivi fissati nel Programma di legislatura 2019-2023, asse strategico 2 "Sviluppo e attrattiva del Canton Ticino", obiettivo 11 "Sviluppare le reti di trasporto, con priorità al trasporto pubblico, e garantire buone condizioni di mobilità" e obiettivo 20 "Promuovere la responsabilità sociale delle imprese".

⁴ Posteggi per cicli: raccomandazioni per la pianificazione, la realizzazione e l'esercizio, USTRA 2008

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.

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 al Dipartimento del territorio, in forma di incarico per gli anni 2022-2025.

Ambiente

Gli effetti sull'ambiente delle opere del presente Messaggio sono positivi poiché incentivano modalità di spostamento pendolare più sostenibili. Il Piano di risanamento dell'aria (PRA 2017) 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.

6. CONCLUSIONE

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. Ribadiamo l'importanza di questi provvedimenti e conseguentemente, sulla scorta delle considerazioni espresse, invitiamo il Gran Consiglio ad approvare gli annessi disegni di decreto legislativo.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, Norman Gobbi
Il Cancelliere, Arnoldo Coduri

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente lo stanziamento di un credito di 2'000'000 di franchi per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità aziendale

IL GRAN CONSIGLIO
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

visto il messaggio 20 gennaio 2021 n. 7953 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Articolo 1

È stanziato un credito di 2'000'000 di franchi per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità aziendale.

Articolo 2

Il credito è iscritto al conto investimenti del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità.

Articolo 3

Trascorsi quattro anni dallo stanziamento del credito, il Consiglio di Stato presenta al Gran Consiglio un rapporto sui risultati conseguiti.

Articolo 4

È stanziato un credito di 200'000 franchi per il potenziamento temporaneo, nella forma dell'incarico, della Sezione della mobilità (CRB 767).

Articolo 5

L'importo di cui all'art. 4 è iscritto al conto di gestione corrente del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità.

Articolo 6

¹Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto legislativo è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi.

²Il Consiglio di Stato ne stabilisce la data di entrata in vigore.

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente 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

IL GRAN CONSIGLIO
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

visto il messaggio 20 gennaio 2021 n. 7953 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Articolo 1

È stanziato un credito di 1'000'000 di franchi per contribuire alla realizzazione di posteggi per biciclette (B+R) presso le stazioni e le principali fermate del trasporto pubblico

Articolo 2

Il credito è iscritto al conto investimenti del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità.

Articolo 3

¹Il presente decreto legislativo è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi.

²Il Consiglio di Stato ne stabilisce la data di entrata in vigore.