

Messaggio

numero
8354

data
15 novembre 2023

competenza
DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

Rapporto sull'iniziativa popolare legislativa del 20 ottobre 2022 presentata nella forma elaborata da Piero Marchesi e cofirmatari per la modifica della Legge sui trasporti pubblici "Sì all'abolizione della tassa di collegamento"

Signora Presidente,
signore e signori deputati,

con il presente messaggio ci preghiamo presentare il nostro rapporto scritto, ai sensi dell'art. 102 della Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, sull'iniziativa popolare legislativa del 20 ottobre 2022 presentata nella forma elaborata da Piero Marchesi e cofirmatari per la modifica della Legge sui trasporti pubblici "Sì all'abolizione della tassa di collegamento".

I. OGGETTO DELL'INIZIATIVA POPOLARE

L'iniziativa popolare citata in epigrafe propone di abrogare la tassa di collegamento.

II. PRESA DI POSIZIONE DEL CONSIGLIO DI STATO

La domanda di mobilità

In Ticino la domanda di mobilità è fortemente aumentata e da diversi anni le vie di comunicazione sono al limite della capacità, in particolare nelle ore di punta del mattino e della sera. Questa situazione si ripercuote sulla qualità di vita dei residenti. In particolare, la salute delle persone è colpita negativamente dall'inquinamento e dallo stress legato al traffico. Anche l'economia ne risente: il territorio perde attrattività a causa delle difficoltà di spostamento e le aziende già insediate devono affrontare costi sempre più elevati dovuti al tempo perso nel traffico.

Per far fronte a questa situazione, il Dipartimento del territorio (DT) mette in atto da diversi anni una politica della mobilità volta in particolare ad arginare l'aumento del traffico veicolare rispettivamente di ridurlo. Le misure attuate spaziano dal potenziamento del trasporto pubblico interno e transfrontaliero, alla strategia sulla disponibilità di posteggi con l'eliminazione dei posteggi gratuiti e a tempo indeterminato nelle zone centrali e dei posteggi abusivi, alla promozione della mobilità combinata con migliori possibilità di stazionamento e il miglioramento degli accessi per la mobilità lenta alle stazioni, al potenziamento delle infrastrutture ciclabili e pedonali attraverso le misure contenute nei programmi di agglomerato, alle misure di mobilità aziendale e alla promozione di modi di spostamento alternativi all'automobile.

Con queste misure la crescita del traffico veicolare è stata arginata indirizzando la nuova domanda di mobilità in particolare sul trasporto pubblico. Questo fenomeno è confermato da dati oggettivi. Rispetto al 2010, l'utenza del trasporto pubblico su treni è aumentata del 90%, quella sugli autobus del 36%. Nello stesso periodo, il traffico veicolare è generalmente aumentato fino al 2017 per poi rimanere costante (gli andamenti possono essere differenti a dipendenza della postazione di conteggio analizzata). Negli anni colpiti dalla pandemia i volumi di traffico sono fortemente diminuiti per poi risalire; nel 2022 non si è però ancora tornati ai livelli pre-pandemici, fatta eccezione per le sezioni monitorate dell'autostrada A2, caratterizzata da intensi flussi di transito nord-sud [figura 1].

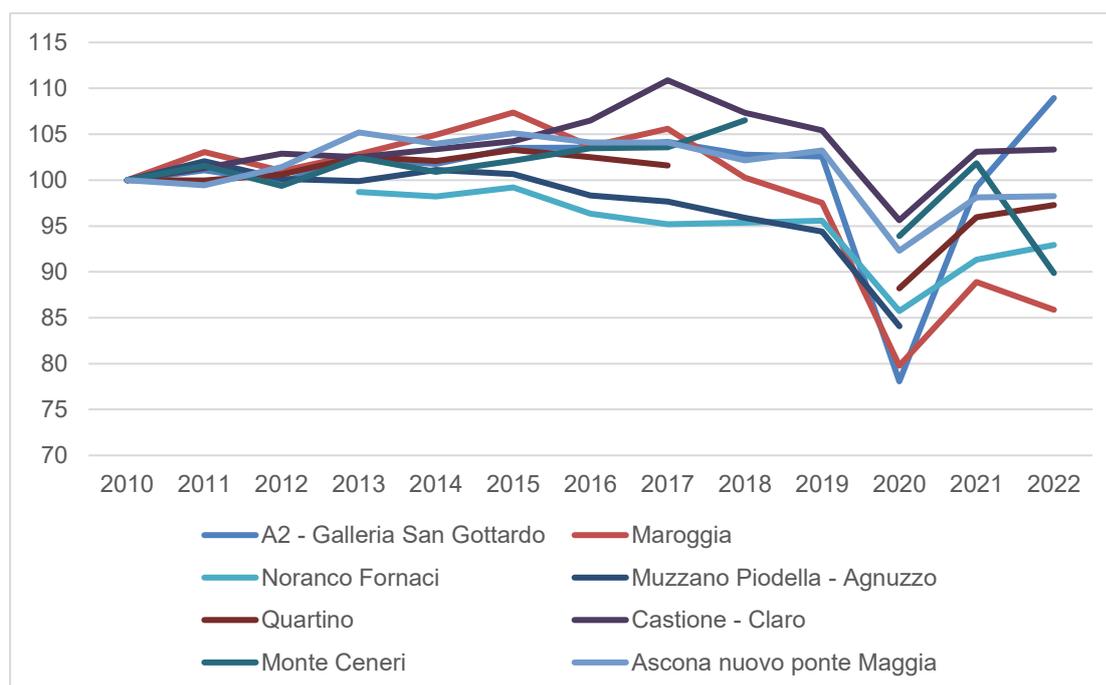


Figura 1: Volumi di traffico presso una selezione di postazioni di conteggio, in Ticino, dal 2010, indice 100=2010

Nello stesso periodo popolazione residente, posti di lavoro e frontalieri sono aumentati (nel 2022 erano 354'000 residenti, 244'000 addetti e 78'000 frontalieri con crescite dal 2010 di, rispettivamente, +6.1%, +14.6% e +58.5%)¹ e la crescita non accenna a rallentare [figura 2]. Di conseguenza, anche la domanda di mobilità continuerà a crescere.

¹ I dati degli addetti sono riferiti al 2021 e la differenza rispetto al 2011.

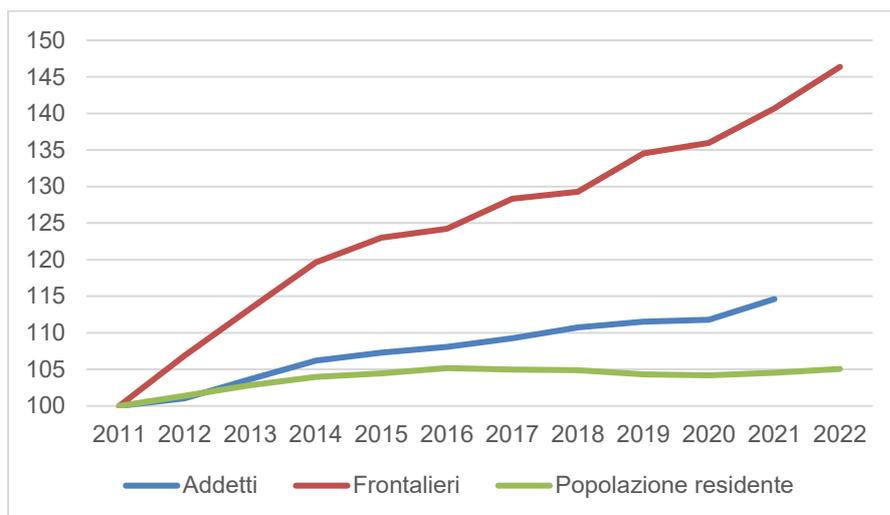


Figura 2: Addetti, frontalieri e popolazione residente permanente, in Ticino, dal 2011

Fonti: addetti: Statistica strutturale delle imprese, Ufficio federale di statistica; frontalieri: Statistica dei frontalieri, Ufficio federale di statistica; popolazione: Statistica della popolazione, Ufficio federale di statistica

La tassa di collegamento

La tassa di collegamento si inserisce nella politica del DT, contribuendo al conseguimento dei suoi obiettivi, in particolare attraverso l'**orientamento della domanda di mobilità** (obiettivo primario della tassa) a favore dell'uso del trasporto pubblico, della mobilità lenta o più in generale di forme di spostamento alternative all'automobile ad uso singolo (car pooling, navette aziendali, ecc.). L'introduzione della tassa di collegamento genererà infatti l'opportunità, da un lato, di verificare e ridurre il dimensionamento dei posteggi e, dall'altro, di chiamare l'utente a pagare il posteggio in una buona parte delle situazioni dove oggi non è ancora il caso. Attualmente il 77% dei lavoratori residenti in Svizzera dispone di un posteggio. Il 69% di questi beneficia di un posteggio gratuito e il 31% di uno a pagamento². Dei lavoratori frontalieri è invece il 92% a disporre di un posteggio e di questi il 75% ne dispone gratuitamente³.

I dati del Microcensimento mobilità e trasporti 2021 mostrano altresì il legame tra economicità del posteggio e utilizzo dello stesso: il 47% delle persone che dispone di un posteggio *a pagamento* sul luogo di lavoro lo utilizza *sempre o nella maggior parte dei casi* (è il 45% la parte di popolazione che non lo utilizza mai o solo raramente). Questa percentuale sale al 71% nel caso in cui il posteggio sia gratuito (scende al 24% la parte di popolazione che non lo utilizza mai o solo raramente) [figura 3].

² Microcensimento mobilità e trasporti 2021, Ufficio federale di statistica

³ Inchiesta ai valichi di confine, Sezione della mobilità

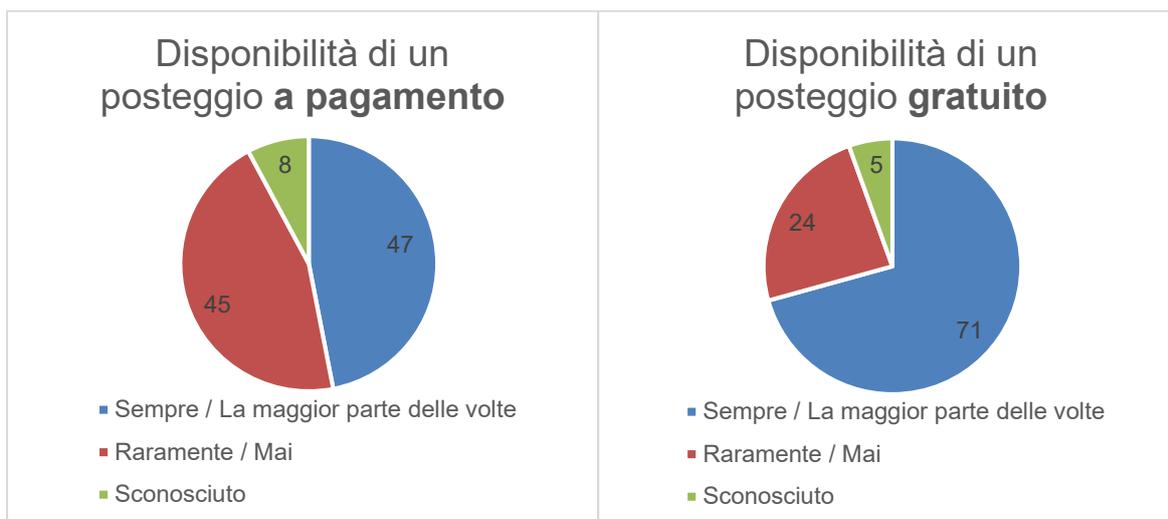


Figura 3: Frequenza di utilizzo del posteggio sul posto di lavoro da parte della popolazione residente in Svizzera, a seconda dell'economicità del posteggio

Fonte: Microcensimento mobilità e trasporti 2021, Ufficio federale di statistica

Il secondo obiettivo della tassa di collegamento è **contribuire al finanziamento dell'offerta di trasporto pubblico**.

Come già noto, la tassa di collegamento garantirà entrate per ca. 20 milioni di franchi annui, vincolati alla copertura dei costi di gestione dell'offerta di trasporto pubblico. Una buona parte di queste entrate sarà a carico dei lavoratori frontalieri (nel caso in cui la tassa venga riversata sull'utente finale), che contribuiranno così al finanziamento del trasporto pubblico ticinese, altrimenti interamente a carico dei contribuenti ticinesi.

Le misure messe in campo dal DT

Il raggiungimento del primo obiettivo della tassa (orientare la domanda di mobilità verso forme diverse dall'automobile ad uso singolo) è inscindibilmente legato alle politiche promosse. Infatti, la scelta di modificare le proprie abitudini di mobilità è influenzata da numerosi fattori, in particolare dalla disponibilità di alternative per il proprio spostamento, ossia dall'offerta di trasporto pubblico, dalla disponibilità di percorsi sicuri e continui per la mobilità lenta e da alternative attrattive. Il DT sta lavorando da diversi anni su questi fronti.

Il trasporto pubblico

In concomitanza con la messa in esercizio della galleria di base del Monte Ceneri l'offerta di trasporto pubblico è stata fortemente potenziata (i costi di gestione netti a carico del Cantone sono passati da ca. 60 a ca. 90 milioni di franchi). Grazie a questo potenziamento la parte di posti di lavoro che beneficia di una qualità dell'allacciamento al trasporto pubblico tra media e molto buona è passata dal 65% al 73% mentre è calata al 6% la parte di posti di lavoro non servita [figura 4].

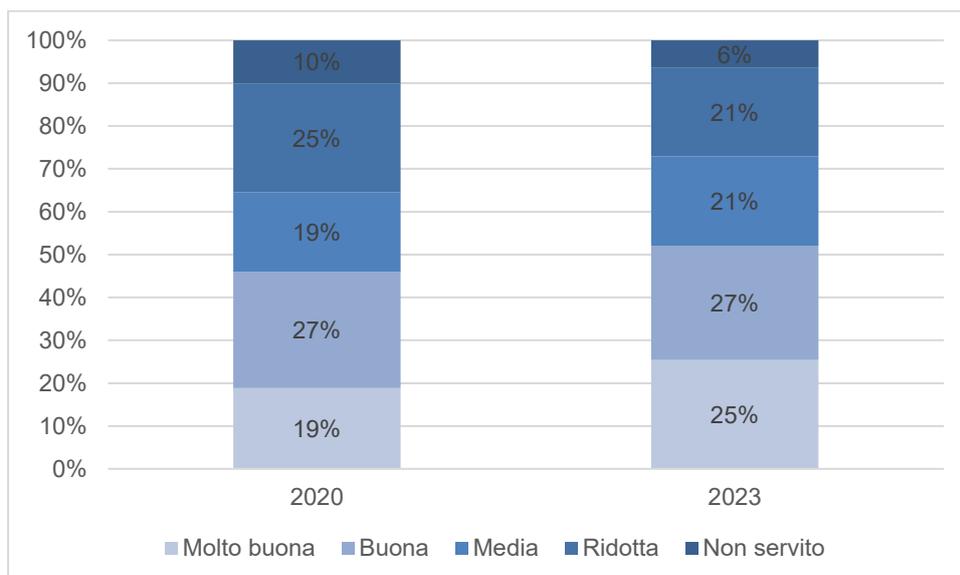


Figura 4: Posti di lavoro, secondo la qualità del servizio di trasporto pubblico, in Ticino, nel 2020 e nel 2023

Fonte: posti di lavoro 2020: Statistica strutturale delle imprese, Ufficio federale di statistica; qualità del trasporto pubblico 2020 e 2023: Ufficio federale dello sviluppo territoriale

La mobilità ciclabile

Cantone e Comuni hanno investito risorse finanziarie e umane importanti dal 2012 fino a oggi con l'obiettivo di realizzare entro il 2030 570 km di percorsi ciclabili segnalati d'importanza regionale. Sono stati investiti ca. 130 milioni di franchi (ca. 40 milioni erano già stati investiti prima del 2012) e se ne prevedono altri 70 secondo la pianificazione attuale. A questi si aggiungono i percorsi di carattere locale, di competenza dei Comuni. Oltre a ciò i servizi cantonali sono attivi nella promozione e nella sensibilizzazione alle buone pratiche riguardanti la mobilità pedonale e ciclabile verso gli attori del territorio e la popolazione.

La mobilità aziendale

Il Gran Consiglio ha approvato 2 crediti destinati al finanziamento di misure di mobilità aziendale: il primo, con Decreto legislativo del 14 dicembre 2015, ha concesso contributi nel periodo 2016-2021 per un totale di 2'000'000 milioni di franchi e si stima che abbia permesso di evitare ca. 1'000'000 di viaggi in automobile da parte dei lavoratori che quotidianamente si spostano dal proprio domicilio (frontalieri inclusi). Il secondo, con Decreto legislativo dell'11 aprile 2022 che stanziava lo stesso importo, è attualmente utilizzato per finanziare le medesime misure, con l'aggiunta della possibilità di richiedere contributi anche per la promozione di attività legate alla mobilità sostenibile. Attualmente sono stati concessi contributi per un importo di ca. 650'000 franchi.

Il car pooling

Attraverso i crediti di mobilità aziendale il Cantone incentiva l'avvio di servizi di car pooling presso aziende e comparti aziendali. Questa misura permette alle aziende di individuare potenziali equipaggi grazie all'analisi delle origini degli impiegati, di mettere a disposizione

applicazioni mobili che favoriscono la creazione degli equipaggi e la loro gestione e di incentivare la condivisione dell'auto mettendo a disposizione posteggi riservati o incentivi monetari (premi). Si stima che i servizi car pooling ad oggi attivati con i contributi cantonali permettono di evitare annualmente ca. 95'000 viaggi in automobile.

Attraverso il progetto Interreg "Sviluppo della Mobilità Integrata e Sostenibile tra Ticino e Lombardia" SMISTO, il Cantone ha collaborato all'individuazione e riconversione di ca. 330 posti-auto pubblici in territorio italiano a punto di partenza per chi fa car pooling o usa navette aziendali. La disponibilità di questi posteggi di raggruppamento facilita la formazione di equipaggi composti da persone provenienti da località diverse e la conciliazione degli spostamenti necessari prima e dopo il lavoro (accompagnamento dei figli a scuola, spesa o commissioni), elementi spesso citati quali ostacolo alla condivisione dell'auto.

III. CONCLUSIONE

Le condizioni quadro createsi grazie al potenziamento del trasporto pubblico, delle infrastrutture per la mobilità lenta e delle misure di mobilità aziendale *incentivano* popolazione e frontalieri a scegliere forme di mobilità diverse dall'automobile ad uso singolo. La tassa di collegamento persegue lo stesso obiettivo, *disincentivando* l'uso dell'auto attraverso eliminazione e tariffazione dei posteggi.

Da una parte, dunque, la tassa di collegamento ha un ruolo di catalizzatore del cambiamento. Dall'altra, le condizioni quadro favorevoli costruite negli ultimi anni e su cui il DT continua a lavorare catalizzeranno gli effetti della tassa.

La tassa costituisce dunque l'anello mancante del sistema di mobilità che porrà le basi per una decisa riduzione dell'uso dell'automobile negli spostamenti quotidiani.

Per i motivi elencati nel presente messaggio, il Consiglio di Stato sostiene fermamente l'applicazione della tassa di collegamento, già approvata dal popolo e riconfermata dal Parlamento il 21 febbraio 2022 con entrata in vigore il 1. gennaio 2025. Lo scrivente Consiglio è dell'avviso che con questa nuova iniziativa si calpesti la volontà popolare e si voglia abrogare una legge non ancora entrata in vigore e per la quale è oltretutto previsto un periodo di prova di 3 anni.

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

Per il Consiglio di Stato

Il Presidente: Raffaele De Rosa

Il Cancelliere: Arnoldo Coduri