

# Messaggio

numero  
**8465**

data  
10 luglio 2024

competenza  
DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

## **Controprogetto del Consiglio di Stato all’iniziativa popolare legislativa elaborata del 20 ottobre 2022 presentata da Piero Marchesi e cofirmatari per la modifica della Legge sui trasporti pubblici denominata “Sì all’abolizione della tassa di collegamento”**

Signor Presidente,  
signore deputate e signori deputati,

Il 20 ottobre 2022 è stata depositata l’iniziativa popolare legislativa denominata “Sì all’abolizione della tassa di collegamento”. Ai sensi dell’articolo 102 delle Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, con messaggio n. 8354 del 15 novembre 2023 abbiamo invitato il lodevole Gran Consiglio a respingere l’iniziativa.

Con il presente messaggio formuliamo un controprogetto per la modifica della legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 (LTPub) volto a mantenere la tassa di collegamento quale strumento incitativo al cambiamento delle abitudini di mobilità, ma limitandone il campo d’applicazione ai soli pendolari e altri utenti che si spostano in modo sistematico.

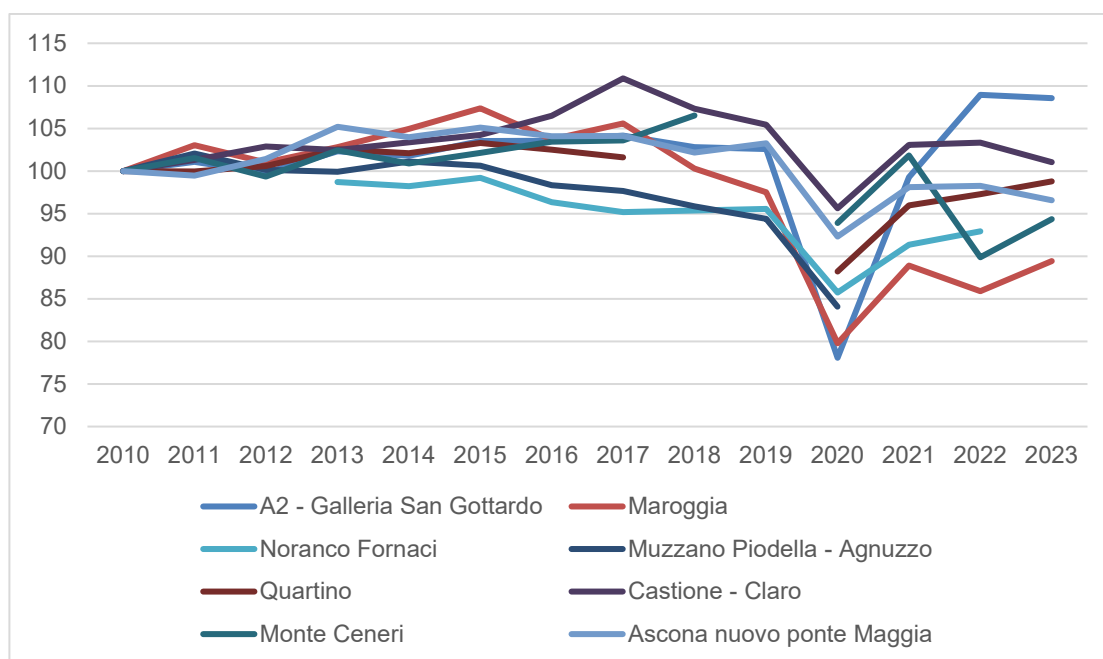
### **1. Domanda di mobilità**

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 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 a 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, nel 2023, segna

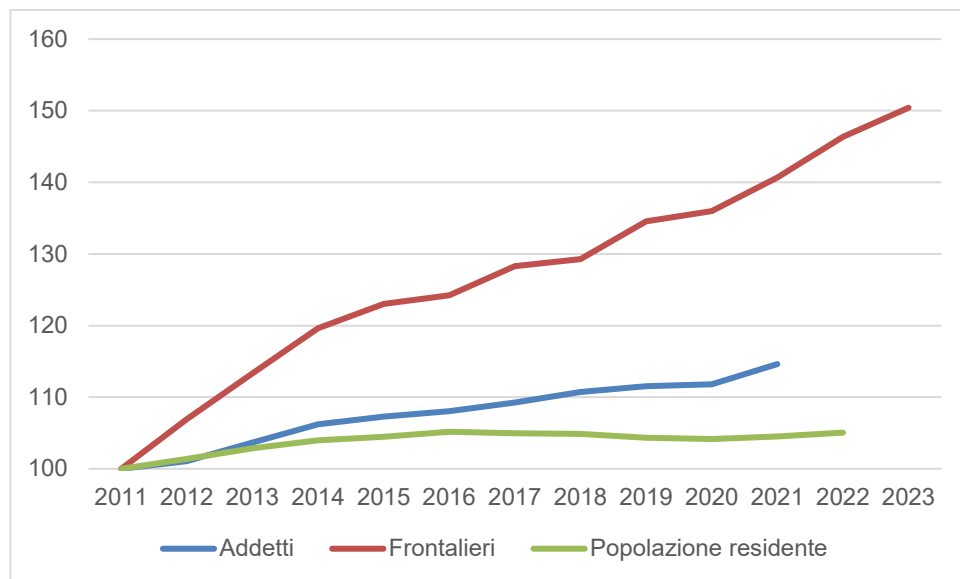
un aumento del 148%, quella sugli autobus del 50%. Nello stesso periodo, il traffico veicolare è generalmente aumentato fino al 2017 per poi rimanere costante (gli andamenti possono essere differenti a dipendenza della postazione di conteggio analizzata). Negli anni colpiti dalla pandemia i volumi di traffico sono fortemente diminuiti per poi risalire; nel 2023, su circa due terzi delle tratte stradali monitorate il volume di traffico non è ancora tornato ai livelli prepandemici, fa invece segnare un leggero aumento l'autostrada A2, caratterizzata da intensi flussi di transito nord-sud [F.1]. La recente introduzione da parte di USTRA, per motivi di sicurezza, di un sistema di dosaggio mediante semafori ai portali delle gallerie autostradali di Tavernes, Gentilino e San Salvatore ha ridotto la capacità dell'autostrada nelle ore di maggiore afflusso, dilatando ulteriormente i tempi di percorrenza e amplificando notevolmente, soprattutto la sera, gli esistenti disagi anche sugli assi cantonali e comunali nelle zone limitrofe agli accessi di Lugano-Nord e Lugano-Sud, in particolare nei Comuni di Lugano, Paradiso, Bioggio, Manno, Gravesano e Lamone.



F.1: Volumi di traffico presso una selezione di postazioni di conteggio, in Ticino, dal 2010, indice 100=2010; fonte: Sezione della mobilità e Ufficio federale delle strade

Anche popolazione residente, posti di lavoro e frontalieri sono aumentati (354'000 residenti – dato 2022 –, 244'000 addetti – dato 2021 – e 79'000 frontalieri – dato 2023 – con incrementi di, rispettivamente, +5.1%, +14.6% e +50.4% rispetto al 2011).

Non vi sono per ora segnali che indichino un'inversione di tendenza, di conseguenza anche la domanda di mobilità continuerà a crescere.



F.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

## 2. Tassa di collegamento e controprogetto

La sola offerta di alternative all'uso dell'automobile non risulta sufficiente a indurre a un cambiamento deciso dei comportamenti di molti automobilisti. Le scelte individuali sono fortemente influenzate dall'abitudine, dal possesso dell'automobile e dalla disponibilità del parcheggio a destinazione. Per disincentivare gli spostamenti individuali con i mezzi privati è necessario intervenire anche sulla disponibilità e la gestione dei posteggi destinati ai lavoratori pendolari, rendendo così meno attrattivo l'uso dell'autovettura privata, soprattutto con un basso tasso d'occupazione. A tal fine è stata disposta la modifica della legge sui trasporti pubblici del 14 dicembre 2015 concernente l'introduzione della tassa di collegamento.

La tassa di collegamento persegue l'obiettivo principale di orientare la domanda di mobilità a favore dell'uso del trasporto pubblico, della mobilità lenta o più in generale di forme di spostamento alternative all'automobile ad uso singolo.

Dopo la sua approvazione parlamentare e in votazione popolare, la tassa di collegamento è stata confermata dal Tribunale federale, ma non è mai entrata in vigore. Non per questo è venuto meno il suo scopo e l'esigenza di una simile misura per riorientare le forme di mobilità individuale, dato il contesto di saturazione della rete viaria sopra ricordato, ovviamente persistente in assenza di misure atte a modificarlo.

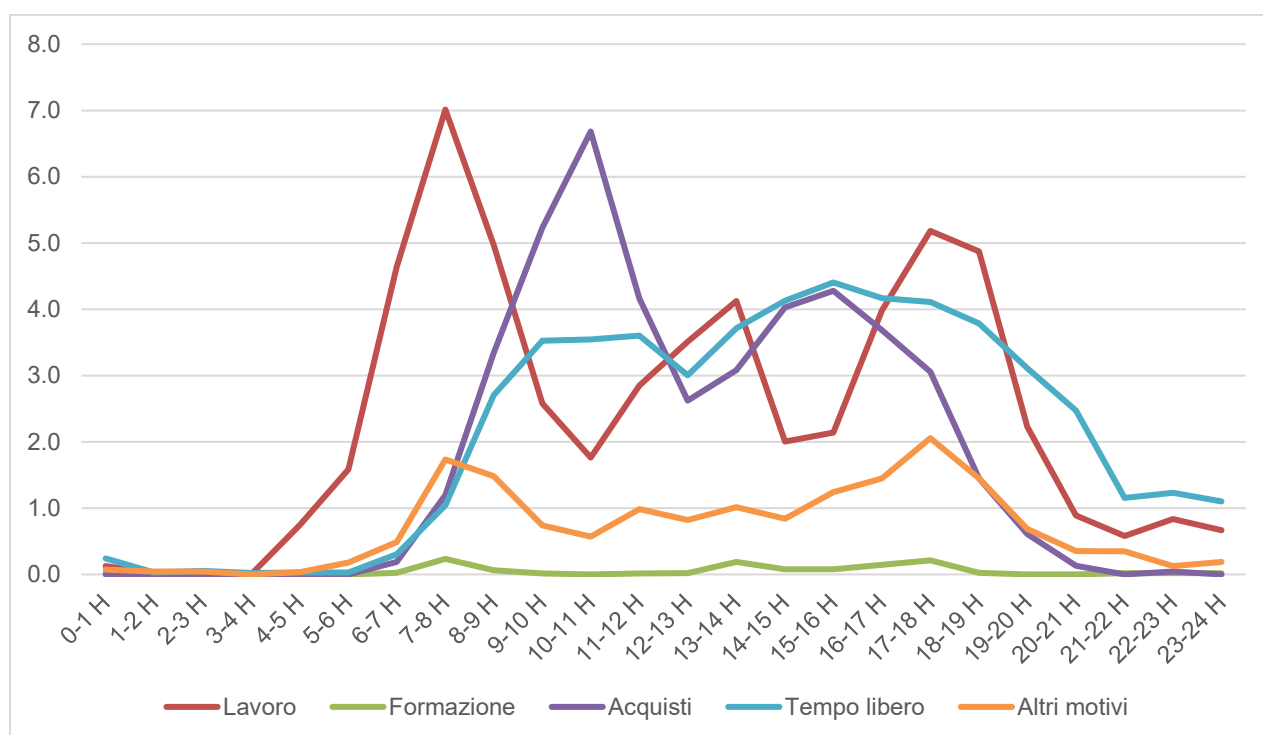
Lo scrivente Consiglio è tuttavia cosciente della situazione di difficoltà con cui il settore del commercio è confrontato, a causa dei rincari dovuti alla destabilizzazione della situazione internazionale, del rafforzamento del franco svizzero sull'euro – con la conseguenza che i commerci nel nostro Cantone sono messi fortemente sotto pressione da quelli oltre confine –, come pure del progressivo aumento della quota di mercato del commercio online.

### 3. Esclusione dalla tassa di collegamento dei posteggi destinati a visitatori e clienti

Come accennato sopra, da parecchi anni in Ticino la domanda di mobilità ha registrato un significativo incremento, tanto che le vie di comunicazione risultano al limite della capacità. I bollettini dello stato della viabilità che danno conto di perturbazioni del traffico, congestionamenti, colonne e lunghi tempi d'attesa sono quotidiani. Questo fenomeno si manifesta in modo particolare durante le ore di punta del mattino e della sera, principalmente a causa degli spostamenti pendolari, effettuati perlopiù in automobile. Tale tendenza è evidenziata nella figura [F.3]: durante l'ora di punta mattutina (07:00-08:00), il traffico è prevalentemente costituito da spostamenti pendolari (sono raffigurati nella figura gli spostamenti dei residenti, ai quali vanno sommati quelli dei frontalieri). Nel corso dell'ora di punta serale (17:00-19:00), si rileva un aumento degli spostamenti per altri scopi, in particolare legati al tempo libero.

Gli spostamenti per acquisti, invece, si concentrano principalmente nelle ore di morbida, in particolare tra le 10:00 e le 11:00 e tra le 14:00 e le 16:00, periodi durante i quali si registrano minori congestionamenti sulle arterie stradali.

Analogamente agli spostamenti pendolari, anche quelli per acquisti vengono effettuati prevalentemente in automobile.



F.3 Persone residenti in Svizzera in movimento durante la giornata (in %), secondo la fascia oraria e il motivo dello spostamento, in automobile (come conducente), in Ticino, nel 2021; fonte: Microcensimento mobilità e trasporti - UST

Rispetto al 2016, anno di adozione della tassa di collegamento da parte del popolo, l'impatto che la tassazione dei parcheggi destinati ai visitatori e ai clienti dei negozi avrebbe sulla popolazione e le famiglie è cambiato. Si è assistito infatti a un aumento generale del costo della vita, accentuatosi nel corso degli ultimi anni a seguito della fragilizzazione del contesto internazionale (mediamente +8%, indice nazionale dei prezzi al consumo,

gennaio 2016-gennaio 2024). In questo nuovo contesto, quindi, la tassazione dei posteggi per clienti e visitatori dei negozi rischierebbe di incentivare i cittadini a compiere acquisti all'estero, mettendo ulteriormente in difficoltà il commercio indigeno e generando, per paradosso, un incremento indesiderato dagli spostamenti con l'automobile.

Sulla base di queste considerazioni, lo scrivente Consiglio propone con il presente controprogetto di rinunciare all'imposizione dei posteggi destinati a visitatori e clienti, limitando il campo d'applicazione della tassa di collegamento ai soli posteggi destinati ai pendolari e ad altri utenti che si spostano in modo sistematico.

Si stima che l'adozione del controprogetto genererà una minor entrata per il Cantone pari a circa 5 milioni di franchi.

#### **4. Mantenimento della tassazione dei posteggi destinati al personale e ad altri utenti che si spostano in modo sistematico**

Il Consiglio di Stato sostiene il mantenimento della tassazione dei posteggi destinati al personale e ad altri utenti che si spostano in modo sistematico. L'obiettivo primario della tassa di collegamento rimane quello di orientare la domanda di mobilità verso forme diverse dall'automobile ad uso singolo, limitatamente però agli spostamenti pendolari. L'introito annuo stimato quale provento dell'imposizione di questa categoria di posteggi ammonta a circa 15 milioni di franchi.

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 l'offerta di trasporto pubblico, la disponibilità di percorsi sicuri e continui per la mobilità lenta e altre alternative attrattive di mobilità combinata su cui il DT sta lavorando da diversi anni.

##### Il trasporto pubblico

Il forte potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico attuata a seguito dell'apertura della galleria di base del Monte Ceneri a partire dal 2021 ha facilitato il raggiungimento del posto di lavoro con il mezzo pubblico. 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.

##### La mobilità ciclabile

Cantone e Comuni hanno investito risorse finanziarie e umane importanti dal 2012 con l'obiettivo di realizzare entro il 2030 570 km di percorsi ciclabili segnalati d'importanza regionale. Sono stati investiti fino ad oggi 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 milioni di franchi e si stima che abbia permesso di evitare ca. 1'000'000 di viaggi in automobile da parte dei lavoratori pendolari (frontalieri inclusi). Il secondo (Decreto legislativo dell'11 aprile 2022) ha stanziato lo stesso importo ed è attualmente utilizzato per finanziare le medesime misure.

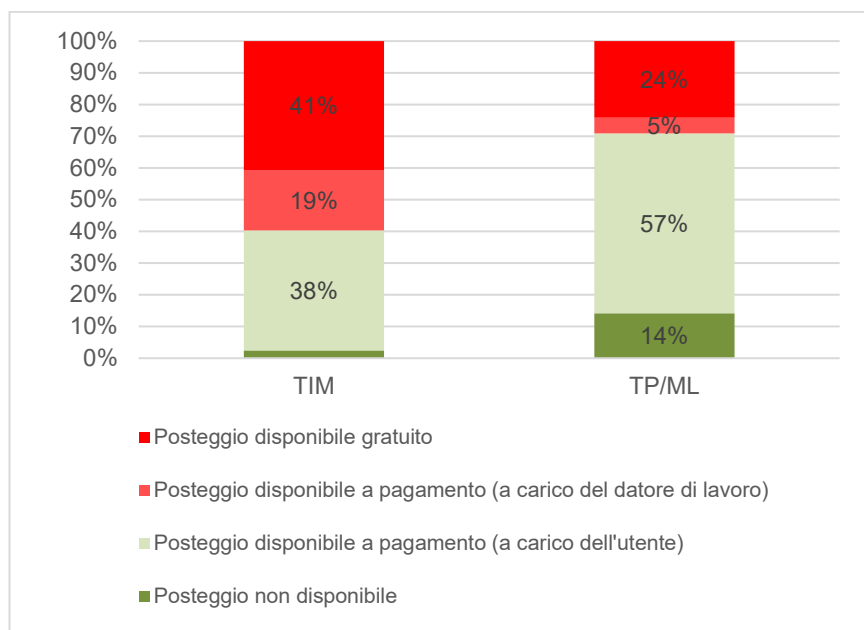
Delle misure promosse citiamo in particolare gli incentivi per l'oculata gestione dei posteggi aziendali – con assegnazioni e tariffazioni dinamiche basate su criteri quali l'occupazione del veicolo, l'offerta di mobilità alternativa all'automobile sulla relazione casa-lavoro o gli orari di lavoro – e incentivi per l'avvio di servizi di car pooling con l'individuazione dei potenziali equipaggi grazie all'analisi delle origini degli impiegati, messa a disposizione di applicazioni mobili che favoriscono la creazione degli equipaggi e la loro gestione e l'incentivo alla condivisione dell'auto attraverso la messa a disposizione di posteggi riservati o incentivi monetari (premi). Il car pooling è favorito anche grazie ai circa 330 posti auto situati oltre confine dedicati al car pooling stesso o all'uso di navette aziendali, creati nell'ambito del progetto Interreg SMISTO "Sviluppo della Mobilità Integrata e Sostenibile tra Ticino e Lombardia".

Come già indicato in precedenza questo quadro globalmente favorevole a modalità di spostamento più sostenibili non basta, da solo, a riorientare il comportamento dei pendolari. La prova è quotidianamente visibile sulle nostre strade. L'esigenza di una misura di imposizione orientativa è del tutto attuale.

Il Tribunale federale ha confermato che esistono i presupposti perché la tassa di collegamento possa svolgere questo ruolo.

In particolare ha confermato il legame tra la disponibilità di posteggio sul luogo di lavoro, la sua tariffazione e la scelta del mezzo di trasporto da parte dei pendolari. A questo proposito sono illuminanti anche i dati raccolti tramite una recente inchiesta svolta dal DT. Chi sceglie l'automobile per recarsi al lavoro o sul luogo di formazione dispone di un posteggio gratuito nel 60% dei casi, mentre chi si sposta con il trasporto pubblico o con la mobilità lenta, ne disporrebbe solo nel 29% dei casi. Inoltre, la mancanza di posteggio determina l'uso del mezzo pubblico o della mobilità lenta nel 14% dei casi [F.4].

## Messaggio n. 8465 del 10 luglio 2024



F.4 Disponibilità e economicità del posteggio sul luogo di lavoro/formazione secondo il mezzo principale utilizzato, in Ticino, pendolari residenti in Ticino, nel 2023; fonte: INDMOB – Dipartimento del territorio

Occorre quindi che sia data la possibilità di introdurre effettivamente e concretamente la tassa di collegamento: ricordiamo che gli effetti della sua applicazione sulle abitudini di mobilità saranno monitorati e valutati dopo un periodo di tre anni. In seguito, spetterà ancora al Gran Consiglio determinarsi sul suo mantenimento.

Non va infine dimenticato che la tassa di collegamento si applicherà solo nei Comuni soggetti al regolamento cantonale sui posteggi privati (di fatto all'interno degli agglomerati) e graverà solo sui generatori di importanti correnti di traffico, definiti come fondi con posteggi per almeno 50 autoveicoli.

Deve inoltre essere sottolineato che in questa nuova impostazione, in cui solo i grandi posteggi dei datori di lavoro sono astretti alla tassa, è pacifico che essi hanno la concreta possibilità di evitare il pagamento mediante la dismissione dei parcheggi eccedenti i primi 49 stalli e un migliore utilizzo delle aree così liberate. In questo modo, la tassa di collegamento, a meno di letture volutamente strumentali, non può più essere considerata un mero balzello vessatorio della libertà di commercio ed industria o del diritto alla proprietà privata (obiezioni peraltro già respinte dal Tribunale federale), ma deve invece essere a pieno titolo considerata per quello che è, ossia uno strumento orientativo delle abitudini di mobilità del singolo come pure della creazione o del mantenimento di un elevato numero di posteggi da parte dei proprietari di immobili. Nessuno, in definitiva, è irrimediabilmente condannato al pagamento della tassa di collegamento: chi vi è direttamente astretto, ossia il grande generatore di traffico, potrebbe evitarla mantenendo "solo" 49 posteggi da gestire a propria discrezione, possibilmente in favore dei dipendenti privi di ragionevoli alternative all'utilizzo (o alla condivisione) dell'autoveicolo; il dipendente sul quale il datore di lavoro dovesse ribaltare questo onere potrebbe sottrarsi modificando le proprie abitudini di spostamento.

## 5. Entrata in vigore

Con modifica della LTPub del 21 febbraio 2022 il Gran Consiglio ha deciso l'entrata in vigore della tassa di collegamento al 1° gennaio 2025.

In caso di rifiuto o ritiro dell'iniziativa e di accettazione del controprogetto, quest'ultimo entrerà parimenti in vigore il 1° gennaio 2025.

Ciò permetterà, nella nota difficile situazione delle finanze cantonali, di considerare già nel Preventivo 2025 il predetto prospettato introito annuo di 15 milioni di franchi vincolato alla copertura delle spese per il trasporto pubblico.

## 6. Conclusioni

Per i motivi esposti, invitiamo il Parlamento a respingere l'iniziativa popolare legislativa elaborata del 20 ottobre 2022, presentata da Piero Marchesi e cofirmatari, denominata "Sì all'abolizione della tassa di collegamento" e ad accettare il controprogetto proposto in questa sede.

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

Per il Consiglio di Stato

Il Presidente: Christian Vitta

Il Cancelliere: Arnoldo Coduri



## **INIZIATIVA POPOLARE LEGISLATIVA ELABORATA**

**presentata il 20 ottobre 2022 denominata «Sì all'abolizione della tassa di collegamento»**

IL GRAN CONSIGLIO  
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

vista l'iniziativa popolare legislativa presentata nella forma elaborata il 20 ottobre 2022 denominata «Sì all'abolizione della tassa di collegamento», che propone la seguente modifica della legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 (LTPub):

### **CAPITOLO IV**

*abrogato*

#### **Art.35**

*abrogato*

#### **Art. 35a-35t della modifica del 14 dicembre 2015**

*abrogato*

#### **Art. 35u della modifica del 21 febbraio 2022**

*abrogato*

richiamati gli articoli 82 e seguenti della Costituzione cantonale del 14 dicembre 1997 e gli articoli 130 e seguenti della legge sull'esercizio dei diritti politici del 19 novembre 2018 (LEDP);

visto il messaggio del Consiglio di Stato n. 8465 del 10 luglio 2024,

decreta:

**I**

L'iniziativa popolare legislativa presentata nella forma elaborata il 20 ottobre 2022 denominata «Sì all'abolizione della tassa di collegamento» è respinta.

**II**

È adottato il controprogetto seguente:

La legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 (LTPub) è modificata come segue:

#### **Art. 35b cpv. 2 e 3**

<sup>2</sup>Sono assoggettati alla tassa i proprietari di fondi o di un insieme di fondi in connessione spaziale o funzionale, sui quali vi sono posteggi per almeno 50 autoveicoli destinati al personale o ad altri utenti che si spostano in modo sistematico.

<sup>3</sup>La Confederazione, il Cantone e i Comuni, come pure gli altri enti di diritto pubblico, sono assoggettati alla tassa analogamente ai privati.

## Esenzioni

### Art. 35d

Sono esentati dalla tassa i posteggi pubblici definiti dal Consiglio di Stato.

### Art. 35e cpv. 1, 2 e 4

<sup>1</sup>La tassa è stabilita dal Consiglio di Stato in funzione del numero di posti auto destinati al personale e ad altri utenti che si spostano in modo sistematico, in modo da coprire di principio un terzo delle spese di gestione (art. 23 cpv. 2), ritenuto in ogni caso l'importo minimo di fr. 1.- e massimo di fr. 3.50 al giorno per singolo posto auto.

<sup>2</sup>Gli importi minimo e massimo sono indicizzati all'evoluzione dei prezzi (riferimento: gennaio 2016).

(...)

<sup>4</sup> *abrogato*

### Art. 35g cpv. 2

<sup>2</sup>L'importo sostitutivo della tassa di collegamento corrisponde all'ammontare in vigore della medesima computato per 360 giorni.

## III

<sup>1</sup>La presente legge, in caso di ritiro dell'iniziativa, sottostà a referendum popolare.

<sup>2</sup>Essa entra in vigore il 1° gennaio 2025.