

# Messaggio

numero	data	Dipartimento
<b>7106</b>	8 luglio 2015	TERRITORIO
Concerne		

## **Stanziamiento di un credito quadro di fr. 1'000'000.- per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità aziendale**

Signor Presidente,  
signore e signori deputati,

da sempre la mobilità è uno dei compiti centrali dello Stato; oggi più che mai i picchi di traffico sulla rete stradale e i carichi dei trasporti pubblici durante le ore di punta impongono la ricerca di soluzioni innovative per garantire condizioni di mobilità adeguate e la possibilità di un suo sviluppo sostenibile nel tempo.

Misure di mobilità innovative necessitano di un cambiamento di mentalità, la cui promozione è già in atto e che va ulteriormente incentivato.

Il 14 giugno 2015 la popolazione ticinese ha respinto la modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio del 1977 e il credito quadro di 16 milioni di franchi richiesti con il messaggio n. 6947 del 28.5.2014 e approvati il 25.11.2014 dal Gran Consiglio.

Il dibattito politico che ha preceduto la decisione popolare, accanto all'opposizione all'aumento dell'imposta di circolazione, ha mostrato la richiesta di concentrare lo sforzo sulla mobilità aziendale.

Con il presente messaggio vi sottoponiamo dunque la richiesta di un credito quadro di fr. 1'000'000.- per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità aziendale.

1. CRONISTORIA .....	2
2. NUOVA IMPOSTAZIONE .....	3
3. MOBILITÀ AZIENDALE.....	5
4. RELAZIONE CON LE LINEE DIRETTIVE E IL PIANO FINANZIARIO .....	7
5. MOZIONE DELL'8 GIUGNO 2015 .....	8
6. CONCLUSIONI .....	8

## 1. CRONISTORIA

**M6774 del 9 aprile 2013 a modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio del 1977 concernente gli ecoincentivi e stanziamento di un credito quadro di fr. 30'000'000, per il periodo 2014-2020, per il finanziamento della mobilità sostenibile**

Con il messaggio n. 6774 del 9 aprile 2013 il Consiglio di Stato ha proposto una modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio del 1977 per modificare il sistema bonus-malus sull'imposta di circolazione (ecoincentivi) e il supplemento d'imposta per automobili obsolete dal profilo ambientale ed energetico nonché per introdurre un ulteriore supplemento sull'imposta da destinare al finanziamento della mobilità sostenibile. Parallelamente ha richiesto un credito quadro di fr. 30'000'000.- per il finanziamento di provvedimenti per la mobilità sostenibile, in particolare il contributo all'acquisto di veicoli molto efficienti.

Il rapporto di minoranza della Commissione speciale energia (6774 R2 dell'8 ottobre 2013) ha sostenuto la proposta del Consiglio di Stato. La maggioranza della Commissione ha per contro proposto (rapporto 6774 R1 dell'8 ottobre 2013) l'accettazione parziale della modifica di Legge e la non concessione del credito di 30 mio franchi.

Nella seduta del 15 ottobre 2013 il messaggio è stato solo parzialmente approvato dal Gran Consiglio, secondo le indicazioni della maggioranza commissionale. Sono quindi state approvate le modifiche dell'articolo 1 cpv. 3, che introduce una forchetta tra il 10% e il 40% per il supplemento dell'imposta dovuta per le automobili che non rispettano più gli standard minimi da un punto di vista ambientale ed energetico, e dell'art. 1a, che permette l'introduzione di un sistema bonus-malus basato sulle emissioni di CO<sub>2</sub> al km del singolo veicolo.

È stata invece sospesa l'approvazione del nuovo articolo 1b che definisce la base legale per il finanziamento della mobilità sostenibile ed il decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito quadro di fr. 30'000'000.- per il periodo 2014-2020.

**M6947 del 28 maggio 2014 a modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio del 1977 per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità sostenibile e stanziamento di un credito quadro di fr. 16'000'000.- per il periodo 2014-2018**

In data 28 maggio 2014 il Consiglio di Stato, con il nuovo messaggio M6947, ha ripresentato al Gran Consiglio la modifica di legge e la richiesta di un credito quadro con una serie di adeguamenti conseguenti alle perplessità, alle obiezioni e alle richieste espresse nei Rapporti di maggioranza e di minoranza al M 6774.

Per quanto concerne la modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motori, si è riproposto l'art. 1b con l'aggiunta della mobilità aziendale quale indirizzo di utilizzo degli introiti del supplemento. La richiesta di credito quadro è stata ridotta da fr. 30'000'000.- a fr. 16'000'000.-, di cui fr. 12'000'000.- dedicati ai contributi per l'acquisto di veicoli efficienti, fr. 2'000'000.- per la promozione di misure concrete per la mobilità aziendale, fr. 1'400'000.- per le infrastrutture di ricarica e rifornimento per i veicoli efficienti e fr. 600'000.- per consulenze.

La modifica della legge e il Decreto legislativo concernente lo stanziamento del credito quadro sono stati approvati dal Gran Consiglio il 25 novembre 2014. Contro la modifica della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore è stato promosso con successo un referendum.

La modifica della Legge è stata respinta in votazione popolare il 14 giugno 2015.

## **Critiche al M6947 del 28 maggio 2014 a modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio del 1977**

Nel nuovo articolo 1b contenuto nel Disegno di legge del 25 novembre 2014 per la modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio del 1977 venivano definiti gli indirizzi per l'utilizzo delle maggiori entrate derivanti dal supplemento sull'imposta di circolazione, come esemplificato di seguito:

- a) incentivare l'acquisto (cash-bonus) di veicoli molto efficienti per la mobilità privata, in condivisione (car-sharing e car-pooling), aziendale e pubblica;
- b) predisporre, allestire ed estendere una rete moderna ed efficiente di ricarica per veicoli elettrici e di stazioni di rifornimento di gas metano;
- c) sostenere lo sviluppo e l'attuazione di misure di mobilità aziendale;
- d) fornire una consulenza di qualità attraverso un mandato di prestazione ad un ente privato o pubblico senza scopo di lucro.

Il rapporto n. 6947R della Commissione speciale energia dell'11 novembre 2014, pur condividendo in linea di principio gli indirizzi elencati nel disegno di legge, rendeva attento il Consiglio di Stato a non voler caricare di troppi oneri gli automobilisti.

Proprio la contrarietà nei confronti di nuovi oneri a carico degli automobilisti è stata lo spunto per la raccolta delle firme che ha condotto al referendum.

## **Aspetti condivisi del M6947 del 28 maggio 2014 a modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio del 1977**

Alcuni obiettivi del messaggio 6947, in particolare quello di stimolare le aziende all'attuazione di piani di mobilità volti a ridurre i viaggi compiuti dai dipendenti con la propria autovettura tramite contributi alla concretizzazione di misure di mobilità aziendale, erano stati condivisi sia dalla Commissione speciale energia nel Rapporto al M6947 (cfr. pag. 8), sia dal Comitato referendario, siccome tesi ad incidere sulla quantità di traffico sulle nostre strade nonché sulle emissioni ambientali che lo stesso provoca, inserendosi in una politica della mobilità sostenibile e a favore dell'ambiente. Nel dibattito politico che ha preceduto il voto, questo orientamento è stato condiviso da politici di tutti gli schieramenti.

## **2. NUOVA IMPOSTAZIONE**

### **Verso una mobilità sostenibile: una nuova gestione della mobilità aziendale**

La gestione della mobilità aziendale, oggi, può fornire risposte concrete a breve termine per contenere gli spostamenti individuali in automobile (ricordiamo che il grado di occupazione delle vetture è di 1,07 e che il 76% delle auto varcano i confini ticinesi occupate da una sola persona) e promuovere un vero e proprio cambiamento culturale. Comprendere i numerosi vantaggi personali e collettivi immediati, può favorire una scelta più consapevole della modalità di spostamento.

Il credito richiesto con il presente messaggio è volto principalmente ad incentivare le aziende e i propri addetti al cambiamento, sostenendo l'applicazione di misure concrete quali la promozione dell'uso del trasporto pubblico, il car-pooling, l'acquisto di navette aziendali, la promozione dell'ultimo chilometro con la mobilità lenta e tutte le misure che possono disincentivare l'uso dell'auto privata con un solo occupante.

Una efficace politica deve prima di tutto individuare quelle forme di mobilità che maggiormente diano risposte concrete -a breve, medio e lungo termine- alla congestione,

alla saturazione e alla necessità di sicurezza sulle nostre strade. Conoscere la situazione è un passo fondamentale per individuare risposte efficaci ed efficienti.

### **La situazione ai valichi doganali (inchiesta e sondaggio settembre/novembre 2014)**

Nell'autunno del 2014 si è svolto il rilevamento del traffico transfrontaliero ai valichi di confine ticinesi. Esso è stato diviso in due fasi: il rilevamento del volume di traffico in entrata (30 settembre 2014) e l'inchiesta tramite interviste (ottobre/novembre 2014). Nella prima fase è stato eseguito un conteggio suddividendo i veicoli per immatricolazione, grado di occupazione e tipologia. Nella seconda fase sono stati invece intervistati i conducenti delle auto in ingresso ai valichi riguardo le abitudini di mobilità.

Scopo del rilevamento era quello di ottenere informazioni circa i veicoli in ingresso alle ore di punta. La finalità ultima era quella di individuare, preso atto della situazione esistente, le migliori soluzioni per contenere e ridurre il traffico veicolare alle frontiere con l'Italia e lungo i principali assi di penetrazione, migliorando così la viabilità e la qualità di vita.

Di seguito una breve panoramica sui risultati dell'inchiesta e dei sondaggi.

#### **Volume del traffico**

Considerando tutte le fasce orarie di rilevamento, i veicoli che hanno valicato i confini sono stati 62'564. Più di due terzi di questi sono entrati in Ticino dai valichi del Mendrisiotto. Il valico con il maggior numero di transiti è Chiasso Brogeda con 8'386 veicoli in ingresso (ossia il 13.4% di tutti i veicoli in entrata in Ticino), seguito da Chiasso Strada (6'267, 10.0%) e Stabio Gaggiolo (5'800, 9.3%).

Nella fascia oraria 06:00-09:00, 3.2 veicoli al secondo entrano in Ticino, per un totale di 34'663 veicoli. Tra le 10:00 e le 12:00 i veicoli in ingresso sono 9'389; 10'677 tra le 13:00 e le 15:00; 7'835 tra le 16:00 e le 18:00.

#### **Tipo di veicolo**

Il 92% dei veicoli in ingresso sono automobili, il 6% motocicli e il restante 2% furgoni e altri tipi di veicolo. Il valico con la più alta percentuale di due ruote è Ponte Tresa con il 17% (il 32% nella fascia oraria 06:00-09:00).

#### **Immatricolazione dei veicoli**

L'80% dei veicoli in entrata in Ticino è immatricolato in Italia. Questo dato è soggetto a variazioni a dipendenza della fascia oraria di rilevamento. Tra le 06:00 e le 09:00 i veicoli italiani sono infatti il 91%, mentre sono il 60% tra le 16:00 e le 18:00. Vi sono differenze anche tra i valichi: ad eccezione del valico di Indemini, dove sono transitati solo 20 veicoli di cui 10 italiani, il valico turistico di Brogeda presenta la percentuale più bassa di veicoli transitanti immatricolati in Italia (64%), quello con la percentuale più alta è invece il valico di Pedrate (91%). Vi sono anche forti differenze regionali: se tra le 06:00 e le 09:00 non si notano differenze, nelle fasce orarie successive la percentuale di veicoli italiani ai valichi del Locarnese è molto più bassa rispetto alle altre regioni (essa si situa tra il 39% -fascia oraria 10:00-12:00- e il 49% -fascia oraria 13:00-15:00).

#### **Grado di occupazione dei veicoli**

Il 76% delle auto che varcano i confini ticinesi è occupato dal solo conducente, il 20% da due persone e il 4% da tre o più persone. Considerando solo le auto immatricolate in Italia, il conducente è solo a bordo nell'81% dei casi (con un picco dell'86% tra le 06:00 e le 09:00). Vi è un ulteriore picco nel Mendrisiotto, dove nell'88% delle auto in entrata tra le 06:00 e le 09:00 vi è il solo conducente (il 91% di queste sono italiane).

### 3. MOBILITÀ AZIENDALE

Accanto allo sviluppo delle reti di trasporto del traffico individuale motorizzato, del trasporto pubblico e della mobilità ciclabile e pedonale, il programma di mobilità aziendale è uno dei pilastri per il contenimento e la gestione del traffico. Questo messaggio contempla pertanto un credito dedicato all'attuazione di specifiche misure di mobilità aziendale per consolidare e conferire continuità nel tempo alla politica di promozione di questa particolare categoria di mobilità, che finora, pur dando risultati interessanti nel confronto con il resto della Svizzera, si è rivelata ancora troppo poco incisiva.

La presentazione di un apposito messaggio per la richiesta di un credito quadro è l'occasione per dare un impulso alle misure concernenti la mobilità aziendale e il necessario cambiamento comportamentale previste dal Piano energetico cantonale (PEC), dal Piano di risanamento dell'aria (PRA) e dal Piano direttore (PD).

Dal 2007 il Dipartimento del territorio ha svolto la promozione della mobilità aziendale attraverso diverse azioni cardine:

- mandato ad un consulente esterno con il compito di avvicinare le aziende con almeno 50 dipendenti al fine di proporre i principi della mobilità aziendale ed un sondaggio tra i collaboratori per evidenziare le abitudini di mobilità e la disponibilità al cambiamento (RG 1904 del 14.04.2014). Il mandato si è concluso il 31.12.2014 ed ha coinvolto 125 aziende, di cui 26 hanno applicato un Piano di mobilità aziendale;
- incentivo di fr 2'000.- alle aziende per concretizzare il piano di mobilità aziendale (PRA 2007-2016 del 12.06.2007, versato fino al 31.12.2014 alle oltre 20 aziende che hanno applicato le misure previste nel Piano di mobilità aziendale);
- sussidio dell'abbonamento Arcobaleno aziendale nel caso in cui vi sia analogo contributo da parte dell'azienda (cfr. messaggio governativo n. 6558 del 9.11.2011, credito disponibile per il quadriennio 2012-2015);
- cofinanziamento dei progetti pilota per il car pooling aziendale "Pool2job" nel Vedeggio che coinvolge 3 Comuni, 17 imprese e 1'500 frontalieri (RG 5684 del 10.12.2014), oltre che l'Amministrazione cantonale (RG 4867 del 4.11.2014);
- cofinanziamento del progetto pilota "Gestione dei picchi di traffico" (RG 5812 del 17.12.2014) in collaborazione con la città di Mendrisio e l'Ufficio federale dell'energia;
- mandato ad un consulente esterno per la creazione del "Portale della mobilità aziendale" (RG 5949 del 23.12.2014), sito web dedicato alla promozione della mobilità aziendale cantonale;
- mandato ad un consulente esterno con il compito di Coordinatore regionale dei piani di mobilità aziendale del Mendrisiotto (RG 2069 del 20.05.2015). Il progetto pilota, lanciato ad inizio giugno 2015 in collaborazione con Ente regionale di sviluppo (ERS-MB) e Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM), ha lo scopo di individuare e consolidare una nuova visione territoriale a favore della gestione della mobilità aziendale all'interno di particolari aree sensibili.

L'esperienza dei primi anni ha mostrato, nel confronto con il resto della Svizzera, un forte interesse e un'ampia partecipazione da parte delle aziende: nel nostro Cantone hanno infatti sede il 47% delle aziende che hanno preso parte al programma di mobilità aziendale promosso da SvizzeraEnergia. In Ticino si contano ad oggi circa 125 aziende coinvolte. La concretizzazione di interventi, tuttavia, si è rivelata finora piuttosto contenuta. La misura più diffusa è quella dell'abbonamento Arcobaleno aziendale.

Per ridurre il carico di autoveicoli sulla nostra rete stradale e, di riflesso, l'impatto ambientale e i consumi energetici, occorre una svolta importante, supportata da un più vasto ventaglio di interventi incisivi.

Il Dipartimento del territorio nel 2013 ha avviato una politica volta a ridurre la disponibilità di posteggi, che costituiscono uno degli elementi principali per la scelta del mezzo di trasporto. Inoltre è prevista dal 1° gennaio 2016 l'entrata in vigore di una tassa di collegamento che andrà a gravare i posteggi dei dipendenti dei datori di lavoro che dispongono di almeno 50 posteggi, ciò dovrebbe disincentivare l'uso del veicolo privato. In ogni caso è assolutamente prioritario continuare la promozione presso le aziende per la gestione sostenibile degli spostamenti pendolari e professionali dei propri dipendenti.

Per questo fondamentale compito, intendiamo quindi:

- predisporre incentivi significativi per aziende meritevoli, con la possibilità di concedere contributi per l'allestimento e l'attuazione del piano di mobilità aziendale nonché il loro accompagnamento tramite collaborazioni esterne;
- sostenere misure operative particolarmente efficaci (per es. infrastrutture e strumenti per favorire la pratica del car-pooling, del car-sharing e del bike sharing; acquisto di furgoni, navette o bus aziendali per il trasporto dei collaboratori oppure di biciclette aziendali) a condizione che esse siano abbinate ad un piano di mobilità aziendale e alla riduzione dei posteggi dei dipendenti;
- garantire i contributi all'acquisto dell'abbonamento del trasporto pubblico per i dipendenti (Arcobaleno aziendale). Questa è la misura di mobilità aziendale che durante il quadriennio 2012 – 2015 ha avuto maggior successo ed ha ottenuto i migliori risultati (4'555 abbonamenti sovvenzionati nel 2014). Per dare continuità alla promozione anche dopo la scadenza del dicembre 2015 (M6558 del 09.11.2011), in accordo con la Comunità tariffale Ticino e Moesano, l'abbonamento aziendale, dal 2016 farà parte dell'assortimento standard dei prodotti Arcobaleno e verrà finanziato tramite i contributi di gestione corrente per agevolazioni tariffali sulla base degli artt. 18 e 18a della LTP.

Le misure di mobilità aziendale sono molteplici e possono essere integrate sinergicamente nei singoli Piani di mobilità aziendali. La lista esaustiva delle misure si trova nelle "Linee guida per l'allestimento dei Piani di mobilità aziendale" edite dalla Sezione della mobilità nel dicembre 2014 e disponibili sul sito [www.ti.ch/mobilita-aziendale](http://www.ti.ch/mobilita-aziendale):

- Misure per il contenimento del numero di veicoli privati circolanti con basso grado di occupazione:
  - Car pooling aziendale
  - Gestione dei posteggi
  - Navetta e bus aziendale
  - Car sharing
- Misure a favore del trasporto pubblico:
  - Infrastruttura per l'ultimo chilometro
  - Abbonamento Arcobaleno aziendale
  - Bike & Bus
  - Navetta aziendale dalla stazione
  - Park & Rail
- Misure di mobilità lenta:
  - Infrastrutture per la mobilità pedonale e ciclabile (marciapiedi, piste ciclabili, docce, posteggi per biciclette)
  - Bike sharing aziendale o pubblico

Tramite uno specifico decreto esecutivo saranno regolate le modalità di accesso ai contributi. Condizione base per il loro ottenimento è l'allestimento di un piano di mobilità aziendale che dimostri il potenziale di riduzione del traffico stradale generato dalle aziende (trasferta casa-lavoro e viaggi di lavoro per lo svolgimento dell'attività aziendali). In funzione dell'evoluzione del credito e delle misure delle aziende le modalità potranno essere adeguate nel tempo.

Per le altre misure di mobilità aziendale, sono previste le regole seguenti, che potranno essere precisate nel tempo in funzione dell'esperienza raccolta:

- di principio vengono finanziate misure volte a ridurre il numero di viaggi compiuti con l'automobile privata per gli spostamenti casa-lavoro e quelli professionali;
- l'azienda che desidera accedere ai contributi deve quindi mostrare come intende concretizzare la riduzione dei viaggi, in particolare tramite l'eliminazione o la riduzione di posteggi;
- premessa per l'accesso ai contributi è l'allestimento di un piano di mobilità aziendale e l'impegno, da sottoscrivere mediante accordo tra l'azienda e il Dipartimento, all'attuazione delle misure;
- sono ad esempio finanziabili le misure seguenti:
  - pensiline e posteggi per biciclette attrezzati: 100 franchi per ogni posto bici creato in sostituzione di un posteggio per auto, fino a un massimo del 20% del costo dell'opera;
  - biciclette per il bike sharing aziendale: 200 franchi per ogni bicicletta convenzionale o 600 franchi per ogni bicicletta elettrica acquistata in sostituzione di un posto auto, fino a un massimo del 20% del costo di acquisto;
  - investimenti per misure legate al car-pooling o al car-sharing; contributi in funzione del singolo progetto.

## **4. RELAZIONE CON LE LINEE DIRETTIVE E IL PIANO FINANZIARIO**

### **4.1. Linee direttive**

La presente proposta è conforme alle Linee direttive 2012-2015, Area "Energia, ambiente e territorio", in particolare la Scheda programmatica no. 29 "Territorio-Mobilità efficiente".

### **4.2 Piano finanziario**

a) Conseguenze finanziarie della gestione corrente

Nessuna conseguenza finanziaria.

b) Conseguenze sul personale

Nessuna conseguenza, si farà capo a personale presente in organico.

c) Collegamento con il PFI

I contributi per la mobilità aziendale saranno posti a carico della voce contabile 56500057 "Mobilità aziendale e car-pooling" CRB 767 e collegati al settore di PFI 63 "Trasporti" posizione 631.80 della Sezione della mobilità all'elemento WBS 767 55 1200. Al momento il credito di 1 mio fr è previsto sull'arco temporale di quattro anni tra il 2016 e il 2019.

Trattandosi di una modalità nuova è evidentemente difficile fare previsioni sugli importi che verranno effettivamente richiesti dalle aziende 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.

L'allegato decreto legislativo è approvato secondo il principio della maggioranza semplice dei membri del Gran Consiglio.

## **5. MOZIONE DELL'8 GIUGNO 2015**

La mozione no. 1102 dell'8 giugno 2015 intitolata "Liberi di muoversi: destiniamo i 5 milioni di eccedenze *bonus/malus* alla mobilità aziendale e a progetti di ottimizzazione della mobilità privata" ha chiesto, in caso di bocciatura da parte della popolazione del credito previsto con messaggio n. 6947 (verificatasi il 14 giugno 2015) di "destinare le eccedenze del vecchio sistema di ecoincentivi a misure di mobilità aziendale o ad altri progetti concreti finalizzati a migliorare la mobilità sul nostro territorio". Accanto alla richiesta di stanziamento del credito quadro oggetto del presente Messaggio, lo scrivente Consiglio ha previsto di inserire nel Preventivo 2016 un importo di 400'000.- fr per finanziare lo sconto sugli abbonamenti "Arcobaleno aziendale" con l'intenzione di trasformarli in prodotto standard dell'assortimento della Comunità tariffale Ticino e Moesano (attualmente questo abbonamento è finanziato con un credito ad hoc, limitato al 2015, stanziato sulla base del messaggio n. 6558 del 9 novembre 2011.

Con il presente messaggio si può quindi considerare evasa la mozione.

## **6. CONCLUSIONI**

Con il presente messaggio riteniamo di porre le basi per fornire risposte concrete ed efficaci alle necessità impellenti del territorio in materia di una nuova mobilità sostenibile. Ribadiamo l'urgenza e l'importanza di questi provvedimenti e conseguentemente, sulla scorta delle considerazioni espresse, invitiamo il Gran Consiglio ad approvare l'annesso disegno di decreto legislativo.

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

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, N. Gobbi

Il Cancelliere, G. Gianella

**Disegno di**

**DECRETO LEGISLATIVO**

**concernente lo stanziamento di un credito quadro di fr. 1'000'000.- per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità aziendale**

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone Ticino

visto il messaggio 8 luglio 2015 n. 7106 del Consiglio di Stato,

**d e c r e t a :**

**Articolo 1**

È stanziato un credito quadro di fr. 1'000'000.- per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità aziendale.

**Articolo 2**

Il credito è utilizzato per sostenere l'allestimento del piano di mobilità aziendale e le misure attuate da aziende insediate in Ticino che tramite lo stesso promuovono efficacemente la riduzione degli spostamenti con l'automobile da parte dei propri dipendenti.

**Articolo 3**

Il Consiglio di Stato fissa, mediante decreto esecutivo, i criteri per la gestione del credito quadro e le relative modalità di accesso.

**Articolo 4**

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

**Articolo 5**

Il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.  
Il Consiglio di Stato ne fissa l'entrata in vigore.