

|        |    |   |               |
|--------|----|---|---------------|
| numero |    |   | Bellinzona    |
| 2887   | cl | 0 | 8 luglio 2015 |

Repubblica e Cantone  
Ticino

---

## Il Consiglio di Stato

Ai destinatari secondo  
l'elenco  
(invio tramite e-mail a cura della  
Sezione della mobilità)

---

### **Legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 Tassa di collegamento a carico dei generatori di importanti correnti di traffico a parziale copertura dei costi del trasporto pubblico**

---

Gentili Signore,  
Egregi Signori,

di fronte all'acuirsi dei problemi di mobilità nel nostro Cantone, lo scorso anno il Dipartimento del territorio ha promosso un aggiornamento della strategia cantonale di intervento in questo ambito.

Qui sono posti in evidenza due elementi chiave:

- l'evoluzione della rete dei trasporti pubblici viene confermata, con numerosi progetti in corso e l'esigenza di disporre di adeguate risorse finanziarie per farvi fronte;
- la sola messa a disposizione di valide alternative all'uso dell'automobile non è sufficiente per indurre il necessario cambiamento nelle abitudini della popolazione.

Per questo motivo, in sede di approvazione dei conti preventivi dello Stato 2015, lo scrivente Consiglio aveva proposto la modifica della Legge dei trasporti pubblici per consentire l'applicazione di una tassa di collegamento sui posteggi con il duplice obiettivo, da un lato di incentivare il passaggio dall'automobile utilizzata singolarmente a forme di mobilità più razionali, dall'altro, di ottenere le risorse economiche necessarie per affrontare le maggiori spese previste a breve-medio termine per i numerosi progetti di sviluppo della rete dei trasporti pubblici (con in primis la messa in esercizio delle opere di AlpTransit e della rete tram-treno del Luganese).

Il Parlamento ha accolto il principio della tassa di collegamento e ha chiesto allo scrivente Consiglio di allestire nel corso del 2015 uno specifico messaggio con la necessaria modifica legislativa, da sottoporre preventivamente a consultazione.

Con la presente abbiamo il piacere di trasmettervi la proposta di modifica della Legge sui trasporti pubblici, accompagnata da un rapporto esplicativo.

Vi invitiamo a sottoporre le vostre considerazioni entro il 15 settembre 2015 all'indirizzo seguente:

Sezione della mobilità  
Via F. Zorzi 13  
Casella postale 2170  
6501 Bellinzona  
E-mail: dt-sm@ti.ch

Vogliate gradire i nostri più cordiali saluti.

Il Presidente:

N. Gobbi

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Cancelliere:

G. Gianella

Allegati:

- progetto di modifica della Legge sui trasporti pubblici
- rapporto esplicativo

Copia:

- Direzione del Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Divisione dell'ambiente (dt-da@ti.ch)
- Ufficio giuridico del Dipartimento del territorio (dt-ug@ti.ch)
- Piattaforma di dialogo Cantone-Comuni, c/o Sezione degli enti locali, 6500 Bellinzona (di-sel@ti.ch)
- Associazione dei Comuni Ticinesi, Casella postale 206, 6500 Bellinzona 5

---

## DESTINATARI:

- **A tutti i Comuni del Cantone Ticino**
- **Partiti politici rappresentati in Parlamento**
  - Lega dei Ticinesi (info@legaticinesi.ch)
  - Partito liberale radicale ticinese (info@plrt.ch)
  - Partito popolare democratico (info@ppd-ti.ch)
  - Partito socialista (segreteria@ps-ticino.ch)
  - Verdi del Ticino (segretariato@verditicino.ch)
  - La Destra (info@udc-ti.ch)
  - Movimento per il socialismo – Partito comunista (mps-ti@bluemail.ch)
  - Montagna Viva (montagnaviva@montagnaviva.info)
- **Commissioni regionali dei trasporti**
  - Commissione regionale dei trasporti della Regione Tre Valli (raffaele.derosa@ers-bv.ch)
  - Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (crtb.seg@gmail.com)
  - Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (cit@locarnese.ch)
  - Commissione regionale dei trasporti del Luganese (segretariato@crtl.ch)
  - Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (crtm@bluewin.ch)
- **Enti regionali di sviluppo**
  - Ente regionale per lo sviluppo del Bellinzonese e Valli (info@ers-bv.ch)
  - Ente regionale per lo sviluppo del Locarnese e Vallemaggia (ers@locarnese.ch)
  - Ente regionale per lo sviluppo del Luganese (contatto@arsl.ch)
  - Ente regionale per lo sviluppo del Mendrisiotto e Basso Ceresio (info@ers-mb.ch)
- **Associazioni che si occupano di mobilità, ambiente e territorio**
  - Automobile Club Svizzero, Sezione Ticino (locarno@acsti.ch)
  - Associazione traffico e ambiente, Sezione Svizzera italiana (werner.herger@ata.ch)
  - Touring Club Svizzero, Sezione Ticino (sezioneti@tcs.ch)
  - Associazione ticinese degli utenti dei trasporti pubblici (elena.bacchetta@gmail.com)
  - Associazione Svizzera per la pianificazione del territorio, Gruppo regionale Ticino (info@aspan-ticino.ch)
  - Conferenza delle Associazioni tecniche del Canton Ticino (info@cat-ti.ch)
  - Cittadini per il territorio (cittadini.territorio@gmail.com)
  - WWF Svizzera Italiana (sezione@wwf-ti.ch)
  - Unione dei trasporti pubblici e turistici Ticino (info@utpt.ch)

- 
- **Associazioni economiche**
    - Associazione Industrie Ticinesi ([info@aiti.ch](mailto:info@aiti.ch))
    - Camera di commercio, dell'industria, dell'artigianato e dei servizi del Cantone Ticino ([info@cc-ti.ch](mailto:info@cc-ti.ch))
    - Associazione economia e ambiente ([gianluca.padlina@gmail.com](mailto:gianluca.padlina@gmail.com))
    - Camera ticinese dell'economia fondiaria ([info@catef.ch](mailto:info@catef.ch))
    - Distributori Ticinesi DISTI ([segretariato@dis-ti.ch](mailto:segretariato@dis-ti.ch))
  
  - **Camera di diritto tributario del Tribunale d'appello, Via Pretorio 16, 6900 Lugano**

## **Legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994**

### **Tassa di collegamento a carico dei generatori di importanti correnti di traffico a parziale copertura dei costi del trasporto pubblico**

#### **PROGETTO DI MODIFICA DELLA LEGGE**

##### **Destinazione della Art. 35a (nuovo)**

##### **tassa**

Il provento della tassa di collegamento è vincolato al finanziamento delle spese di gestione dell'offerta di trasporto pubblico ai sensi dell'art. 23 cpv. 2 e concorre a coprire l'onere a carico del Cantone, dedotti i contributi della Confederazione, dei Comuni e di terzi.

##### **Assoggettamento Art. 35b (nuovo)**

<sup>1</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; non si computano i posti auto destinati al servizio di abitazioni.

<sup>2</sup> La Confederazione, il Cantone e i Comuni, come pure gli altri enti di diritto pubblico, sono assoggettati alla tassa limitatamente ai posteggi per il personale e altri utenti che si spostano in modo sistematico (art. 35e cpv. 1 lett. a).

##### **Debitore della Art. 35c (nuovo)**

##### **tassa**

Debitore della tassa di collegamento è il singolo proprietario fondiario, limitatamente ai posti auto presenti sul suo fondo o sui suoi fondi, anche quando l'assoggettamento alla tassa è determinato dalla connessione spaziale o funzionale di un insieme di fondi appartenente a proprietari diversi.

##### **Esenzioni**

##### **Art. 35d (nuovo)**

Sono esentati dalla tassa i posteggi per attività turistiche, di svago e culturali, nonché per luoghi di culto, precisati dal Consiglio di Stato. Sono inoltre esentati dalla tassa i posteggi pubblici definiti dal Consiglio di Stato.

**Ammontare della  
tassa**

**Art. 35e (nuovo)**

<sup>1</sup> La tassa è stabilita dal Consiglio di Stato in funzione del numero di posti auto, distinguendo tra posteggi destinati al personale e ad altri utenti che si spostano in modo sistematico, e posteggi destinati a clienti e visitatori, ritenuti i seguenti importi minimi e massimi:

- a) per i posteggi destinati al personale e ad altri utenti che si spostano in modo sistematico importo minimo fr. 1.-, massimo fr. 5.- al giorno per singolo posto auto;
- b) per i posteggi destinati a clienti e visitatori importo minimo fr. 1.-, massimo fr. 3.- al giorno per singolo posto auto.

<sup>2</sup> Ai posteggi con meno di 100 posti auto si applica una riduzione progressiva della tassa, laddove la riduzione massima ammonta al 15% ed è conseguita in presenza di 50 posti auto.

<sup>3</sup> Nella determinazione della tassa il Consiglio di Stato tiene conto delle esigenze di finanziamento del trasporto pubblico e dell'evoluzione del traffico stradale.

<sup>4</sup> Per i posteggi ad uso misto, la tassa è stabilita in maniera schematica.

<sup>5</sup> La tassa è dovuta per i giorni di effettivo esercizio dei posteggi, ritenuti di regola 360 giorni all'anno per quelli aperti ogni giorno, 300 giorni per quelli aperti sei giorni alla settimana e 250 giorni per quelli aperti fino a cinque giorni alla settimana.

<sup>6</sup> Nel caso in cui il numero o la destinazione dei posteggi differisse da quella autorizzata, si applica l'art. 35g.

**Riduzione della  
tassa**

**Art. 35f (nuovo)**

<sup>1</sup> Gli assoggettati che riducono volontariamente il numero dei posti auto in esercizio beneficiano di una riduzione della tassa.

<sup>2</sup> Un posto auto si considera dismesso quando è reso durevolmente inaccessibile agli autoveicoli e la dismissione è notificata al Municipio giusta l'art. 11 della legge edilizia cantonale del 13 marzo 1991 (LE).

<sup>3</sup> La riduzione è concessa *una tantum* ed ammonta all'importo della tassa teoricamente dovuta durante un intero anno per i posti auto dismessi.

<sup>4</sup> Al di sotto del numero di posti auto minimo autorizzabile in applicazione degli artt. 51 – 62 del Regolamento della legge sullo sviluppo territoriale del 20 dicembre 2011 (RLst) e in combinazione con un piano di mobilità, la riduzione permette inoltre di beneficiare di una riduzione annuale progressiva della tassa, fino a un massimo del 25%; la riduzione massima è concessa in presenza di un numero di posti auto corrispondente al 50% del numero di posti auto minimo autorizzabile.

<sup>5</sup> La riduzione di cui al cpv. 4 è accordata per analogia anche in caso di formazione di nuovi posteggi.

## **Posteggi abusivi**

### **Art. 35g (nuovo)**

<sup>1</sup> In base alla situazione di fatto e sino alla cessazione dell'uso indebito o al conseguimento di un'autorizzazione a posteriori, i proprietari dei fondi interamente o parzialmente adibiti a posteggio in assenza di valida autorizzazione edilizia sono soggetti al pagamento di un importo sostitutivo della tassa di collegamento.

<sup>2</sup> L'importo sostitutivo della tassa di collegamento corrisponde all'ammontare della medesima, ritenuto l'ammontare in vigore più elevato tra quelli di cui all'art. 35e cpv. 1, computato per 360 giorni.

<sup>3</sup> Esso è prelevato dall'autorità competente. Fanno stato gli artt. 35h-35n.

## **Procedura**

### **a) obbligo di dichiarazione e collaborazione**

### **Art. 35h (nuovo)**

<sup>1</sup> I proprietari assoggettati alla tassa sono tenuti a dichiarare all'autorità competente i dati necessari per il calcolo della tassa e a notificare i relativi cambiamenti.

<sup>2</sup> I proprietari assoggettati sono tenuti a fare tutto il necessario per consentire una tassazione completa ed esatta.

### **b) accertamento**

### **Art. 35i (nuovo)**

L'autorità competente ha la facoltà di compiere tutti gli atti preparatori necessari all'imposizione della tassa di collegamento, segnatamente a eseguire o a far eseguire senza preavviso il conteggio dei posteggi potenzialmente oggetto della tassa, accedendo se necessario alla proprietà privata.

### **c) decisione**

### **Art. 35l (nuovo)**

<sup>1</sup> L'autorità competente determina annualmente l'ammontare della tassa mediante decisione di tassazione.

<sup>2</sup> Esegue la tassazione d'ufficio in base a una valutazione coscienziosa, se i proprietari assoggettati, nonostante diffida, non soddisfano i loro obblighi procedurali oppure se la tassa non può essere accertata esattamente per mancanza di dati.

### **d) reclamo**

### **Art. 35m (nuovo)**

<sup>1</sup> Contro la decisione di tassazione è data facoltà di reclamo all'autorità competente, entro il termine di 30 giorni dalla notificazione.

<sup>2</sup> L'autorità competente prende la sua decisione fondandosi sui risultati dell'istruttoria, con le medesime facoltà che le spettano in sede di tassazione, sentiti gli assoggettati, può modificare la tassazione anche a loro svantaggio.

<sup>3</sup> Non è permesso ritirare il reclamo quando emerge dalle circostanze che la decisione di tassazione era insufficiente.

|                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|--------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>e) ricorso</b>                                | <p><b>Art. 35n (nuovo)</b><br/> <sup>1</sup> I proprietari assoggettati possono impugnare con ricorso scritto la decisione su reclamo dell'autorità competente, entro 30 giorni dalla notifica, davanti alla Camera di diritto tributario.</p> <p><sup>2</sup> Si applicano gli artt. da 227 a 231 della legge tributaria del 21 giugno 1994 (LT).</p>       |
| <b>f) modifica della decisione di tassazione</b> | <p><b>Art. 35o (nuovo)</b><br/> <sup>1</sup> In caso di modifica di circostanze rilevanti è data in ogni tempo la facoltà di chiedere all'autorità competente la modifica della decisione di assoggettamento.</p> <p><sup>2</sup> La modifica ha effetto solo a far tempo dalla data della richiesta.</p>                                                    |
| <b>Esigibilità</b>                               | <p><b>Art. 35p (nuovo)</b><br/> La tassa di collegamento è dovuta dal momento in cui sono date le condizioni di assoggettamento.</p>                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Prescrizione</b>                              | <p><b>Art. 35q (nuovo)</b><br/> <sup>1</sup> Il diritto di tassare si prescrive in cinque anni da quando sono date le condizioni di assoggettamento.</p> <p><sup>2</sup> La prescrizione non inizia a decorrere, o è sospesa, durante la procedura di reclamo e di ricorso.</p>                                                                              |
| <b>Disposizioni penali</b>                       | <p><b>Art. 35r (nuovo)</b><br/> <sup>1</sup> Per i casi di violazione di obblighi procedurali, nonché di sottrazione di imposta o tentativo di sottrazione di imposta sono applicabili i disposti degli art. 257, 258 e 259 LT.</p> <p><sup>2</sup> L'azione penale prescrive nei termini previsti dalla legge tributaria per le rispettive fattispecie.</p> |
| <b>Disposizioni esecutive</b>                    | <p><b>Art. 35s (nuovo)</b><br/> Il Consiglio di Stato emana il regolamento di applicazione e definisce l'autorità competente.</p>                                                                                                                                                                                                                            |

## **Legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994**

### **Tassa di collegamento a carico dei generatori di importanti correnti di traffico a parziale copertura dei costi del trasporto pubblico**

#### **RAPPORTO ESPLICATIVO PER LA CONSULTAZIONE DI COMUNI, ENTI E ASSOCIAZIONI**

Negli ultimi decenni in Ticino, così come in Svizzera e in molti altri Paesi, la domanda di mobilità complessiva è aumentata in modo impressionante e ha portato alla situazione odierna: strade sempre più congestionate e trasporti pubblici al limite della loro capacità, soprattutto durante gli orari di punta al mattino e alla sera. Il tutto in una congiuntura finanziaria difficile e in un territorio limitato che non permettono agli enti pubblici di rispondere tempestivamente all'aumento della domanda di mobilità con la semplice creazione di nuove infrastrutture.

Nel nostro Cantone la situazione è particolarmente preoccupante nel Sottoceneri, anche a seguito del significativo incremento del numero di lavoratori frontalieri che ogni giorno entrano in Ticino.

A seguito dell'accresciuta insofferenza nei confronti di questa situazione, il Consiglio di Stato ha aggiornato lo scorso anno la strategia complessiva in materia di mobilità definendo una serie di nuovi provvedimenti a breve termine intesi a migliorare la situazione

L'obiettivo primario consiste nella riduzione del traffico veicolare pendolare sulla rete stradale ticinese (autostrada A2 e strade cantonali), tramite la promozione di forme di mobilità più razionali (carpooling, trasporti pubblici) e attraverso una politica mirata in materia di posteggi.

Accanto a ciò la perdurante difficile situazione delle finanze cantonali, la cui evoluzione è tendenzialmente deficitaria, impone la ricerca di adeguate fonti di entrata per far fronte agli importanti aumenti di spesa per il trasporto pubblico previsti per i prossimi anni. In un'ottica di causa-effetto i costi provocati dall'attuale situazione di saturazione della rete viaria vanno posti a carico anche di chi ne è all'origine.

Queste considerazioni erano state anticipate nell'ambito del messaggio n. 6987 del 23 settembre 2014, concernente i conti preventivi 2015 dello Stato.

In tale contesto il Consiglio di Stato aveva proposto alcune modifiche alla Legge sui trasporti pubblici (LTP), in modo da poter rendere operativa – anche con il supporto del relativo Regolamento di applicazione – la base legale adottata dal Gran Consiglio nel 1994, che già prevedeva il prelievo di una tassa di collegamento, a carico dei generatori di importanti correnti di traffico, vincolata alle esigenze del trasporto pubblico.

Il dibattito parlamentare ha sostanzialmente confermato la validità di tale proposta, adottando una nuova formulazione dell'art. 35 LTP, norma che stabilisce il principio per cui *“chi genera importanti correnti di traffico è tenuto a contribuire al finanziamento dell'offerta di trasporto pubblico tramite il versamento di una tassa di collegamento”*.

Per contro, di stretta misura il Gran Consiglio ha deciso di rimandare l'adozione delle norme attuative necessarie alla concreta introduzione di questa tassa, dando mandato al Consiglio di Stato – mediante una norma transitoria alla LTP – di presentare, *“durante il 2015, previa un'apposita consultazione dei diretti interessati, un messaggio e il relativo disegno di modifica della legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994, concernente le disposizioni sulla tassa di collegamento di cui al principio dell'art. 35.”* (cfr. BU 6/2015 del 10.2.2015, pag. 34).

Il presente rapporto illustra la proposta di modifica della LTP allo scopo di raccogliere le osservazioni e i suggerimenti delle cerchie interessate.

## **1 PRINCIPI DI GESTIONE DELLA MOBILITÀ**

### **1.1 Politica integrata della mobilità**

Centrale è il principio di una visione complessiva ed organica della mobilità e l'attuazione di una politica in cui i diversi vettori di trasporto - trasporto individuale motorizzato, trasporto pubblico, mobilità ciclabile e pedonale - giocano un ruolo complementare in funzione delle loro caratteristiche tecniche, economiche ed ambientali. Lo scopo di questo approccio al tema della mobilità è di garantire buone condizioni di accessibilità a supporto dello sviluppo socio-economico e un'organizzazione territoriale equilibrata. Si tratta inoltre di promuovere un impiego efficace delle risorse disponibili, di incentivare il miglioramento delle condizioni ambientali e di offrire servizi di base in tutto il territorio.

Le componenti della mobilità possono essere suddivise in tre ambiti operativi, orientate nei prossimi anni al soddisfacimento di obiettivi importanti:

- la rete ferroviaria: un'infrastruttura ottocentesca da modernizzare;
- la rete stradale: un'infrastruttura da conservare e da completare;
- la rete pedonale e ciclabile: una modalità per spostarsi da rivalutare.

Questa politica coordinata comporta per gli enti pubblici spese importanti sia in investimenti per nuove infrastrutture e per il mantenimento di quelle esistenti, sia in costi di gestione.

Lo sviluppo dei trasporti pubblici (rete ferroviaria e di autobus nel traffico regionale ed urbano) vuole mettere a disposizione dei cittadini e dei turisti un'attrattiva possibilità di spostarsi a costi contenuti e con un impatto ambientale ridotto. Per gli spostamenti tra gli agglomerati e al loro interno, le aree più congestionate dal traffico, il trasporto pubblico svolge pure il ruolo di sgravare le strade offrendo un'alternativa concorrenziale all'uso dell'automobile.

Talvolta si constata come il trasporto pubblico sia ancora da molti considerato un mezzo inadeguato, con tempi di viaggio lunghi, scomodo da utilizzare e finanziariamente oneroso. Queste considerazioni si rivelano molto spesso legate alla scarsa conoscenza della situazione e dell'evoluzione che questo modo di trasporto ha conosciuto negli ultimi anni.

Campagne volte ad invogliare a utilizzare il trasporto pubblico (promozione e informazione rispettivamente titoli di trasporto a prezzi particolarmente convenienti) dimostrano che, una volta superata la “diffidenza” iniziale, gli utenti che ne scoprono i vantaggi lo utilizzano regolarmente, spesso in combinazione con l’automobile o altri mezzi individuali (scooter, bicicletta).

I dati e il confronto con altre realtà della Svizzera mostrano pure come il potenziale di crescita sia ancora ampio e che occorre insistere in modo mirato sia nello sviluppo della rete che nella promozione dell’offerta già esistente.

## **1.2 Domanda di trasporto nelle ore di punta**

La crescita della domanda rilevata negli scorsi anni comporta effetti negativi che assumono una particolare intensità negli orari di inizio e fine giornata, che coincidono con gli spostamenti di gran parte dei pendolari e degli studenti.

Se nei decenni passati il compito degli enti pubblici era principalmente quello di mettere a disposizione le reti di trasporto per soddisfare la domanda di mobilità, ora, alla luce delle pressioni su un territorio sempre più ristretto, dell’impatto ambientale non ancora risolto e del precario quadro finanziario, è necessario orientare la domanda stessa allo scopo di ottimizzare l’utilizzo delle reti.

Una politica volta all’orientamento della domanda poggia:

- sulla gestione o management della mobilità, intesa ad utilizzare al meglio infrastrutture, impianti e servizi esistenti (“software”);
- sul completamento della rete, intesi a potenziare le infrastrutture esistenti o a realizzarne di nuove (“hardware”).

Nell’ottica di breve-medio termine, che qui interessa in modo particolare, la gestione o management della mobilità assume una rilevanza centrale. Essa ha come obiettivo principale il contenimento e possibilmente la riduzione del traffico motorizzato senza ostacolare le dinamiche socio-economiche. Si rivolge dunque a tutti gli utenti del traffico incentivando una scelta del mezzo di trasporto favorevole al buon funzionamento generale del sistema e alla prevenzione rispettivamente all’abbattimento dei fenomeni di congestione. La gestione della mobilità verte a contenere gli spostamenti, a trasferirli sui mezzi più confacenti rispettivamente ad attenuare il carico nelle ore di punta attraverso misure non infrastrutturali, che sono inevitabilmente molto costose e realizzabili solo a medio-lungo termine.

In rapporto al traffico pendolare, determinante del traffico nelle ore di punta, tipiche misure del management della mobilità a breve termine sono:

- la promozione dell’uso dei trasporti pubblici;
- la promozione della mobilità combinata;
- la gestione dei parcheggi e degli impianti P+R. (ubicazione, dimensionamento e tariffe);
- la promozione del traffico lento (ciclabile e pedonale);
- la condivisione dell’automobile (car pooling, car sharing);
- il sostegno a nuove forme di lavoro (teleconferenze, telelavoro, orari flessibili, ecc.);

- la diversa pianificazione degli orari per servizi e formazione (orari flessibili, servizi online);
- l'informazione e la sensibilizzazione.

Il ruolo attivo delle aziende e dei grandi generatori di traffico é in questo quadro essenziale per il raggiungimento degli obiettivi.

### 1.3 Orientamento della domanda

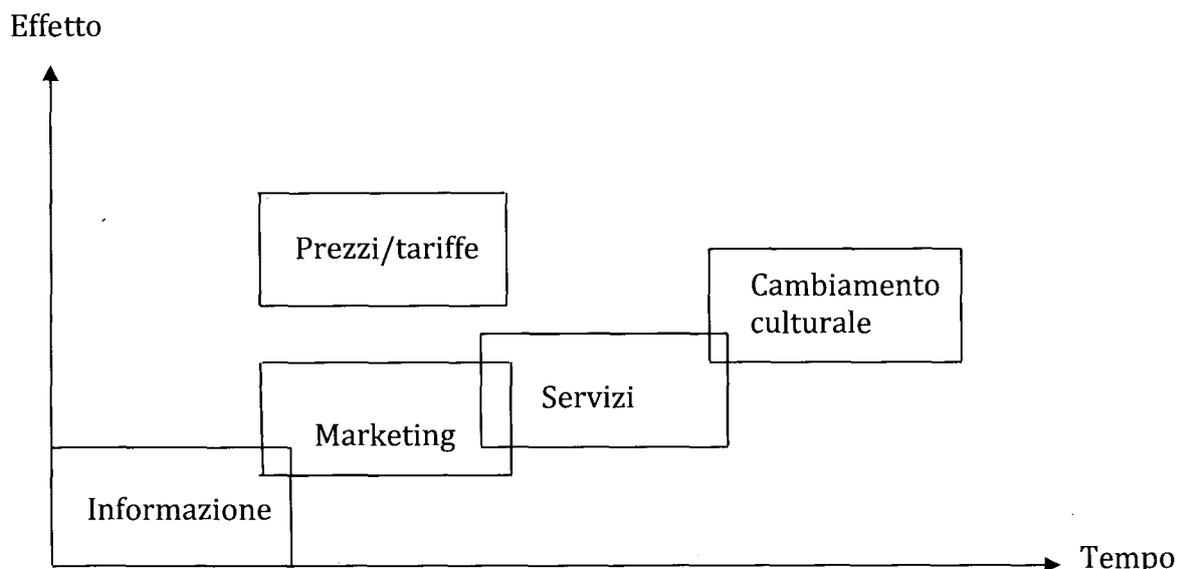
La concentrazione del traffico in determinate ore della giornata condiziona in modo determinante il livello di servizio (qualità) e i costi (infrastrutture e servizi). Si valuta che la metà del traffico FFS a livello nazionale si concentra in circa quattro ore<sup>1</sup>. Poco meno della metà del traffico motorizzato individuale, con una casistica molto differenziata secondo le situazioni concrete, si concentra in sei ore.

Nel traffico motorizzato individuale il grado di occupazione dei veicoli è molto basso: per gli spostamenti pendolari in media osserviamo 1,12 persone per veicolo; nel traffico di lavoro/di servizio il valore corrispondente è di 1,24<sup>2</sup>.

Il grado di occupazione delle automobili in Ticino è inferiore alla media svizzera. Nel caso degli spostamenti pendolari per il lavoro, in media vi sono 1,07 persone per auto mentre in Svizzera sono 1,11<sup>3</sup>

Una riduzione del traffico del 10-20% nell'ora di punta mattutina potrebbe facilmente risolvere buona parte dei problemi. Ad esempio un aumento del grado di occupazione delle autovetture a 1,5 ridurrebbe il volume di traffico di circa il 30% nell'ora di punta.

L'efficacia delle diverse modalità volte a ridurre le punte di traffico, in funzione del tempo necessario per attuarle, è così valutata:



Gli effetti più rilevanti si ottengono attraverso interventi sui prezzi rispettivamente sulle tariffe d'uso.

<sup>1</sup> FFS, Rapporto gestione 2012, Berna 2013

<sup>2</sup> Ufficio federale di statistica-Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Microcensimento Mobilità e traffico 2010, Berna 2012

<sup>3</sup> DT, SM, Mobilità: le abitudini dei ticinesi nel 2005, Bellinzona 2007.

## 1.4 Lo stazionamento quale elemento centrale della politica della mobilità

Dal punto di vista generale la gestione dei posteggi è inscindibile da quella della viabilità motorizzata e costituisce pertanto uno degli elementi centrali che concorre a definire la strategia della mobilità.

Le misure che toccano la gestione dei posteggi assumono dunque un rilievo particolare, poiché la loro disponibilità e il loro costo influenzano in modo importante la scelta della modalità di spostamento.

Alcuni dati lo confermano:

- in base al Microcensimento Mobilità e Traffico 2010<sup>4</sup> in Svizzera un lavoratore pendolare che dispone del parcheggio gratuito presso il posto di lavoro utilizza l'automobile nella misura del 70% e se è a pagamento nella misura del 63%; senza parcheggio disponibile l'uso dell'automobile scende al 27%;
- dal sondaggio svolto dal Dipartimento del territorio ai valichi di frontiera (ottobre-novembre 2014) sono emersi i seguenti dati, che dimostrano la grande disponibilità di parcheggi gratuiti presso il posto di lavoro:

| Destinazione                     | Parcheggio presso azienda | Parcheggio presso azienda gratuito | Parcheggio presso azienda a pagamento |
|----------------------------------|---------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|
| Mendrisio                        | 84.19%                    | 83.98%                             | 16.02%                                |
| Mendrisio San Martino            | 93.71%                    | 94.51%                             | 5.49%                                 |
| Chiasso / Pian Faloppia          | 84.18%                    | 97.99%                             | 2.01%                                 |
| Stabio                           | 96.89%                    | 98.16%                             | 1.84%                                 |
| Novazzano / Genestrerio          | 95.65%                    | 96.10%                             | 3.90%                                 |
| Ligornetto / Rancate             | 91.67%                    | 96.97%                             | 3.03%                                 |
| Lugano città                     | 73.50%                    | 84.73%                             | 15.27%                                |
| Agno / Bioggio / Manno           | 93.52%                    | 89.30%                             | 10.70%                                |
| Veduggio                         | 90.96%                    | 96.27%                             | 3.73%                                 |
| Monteggio                        | 97.73%                    | 97.67%                             | 2.33%                                 |
| Caslano / Magliaso / Ponte Tresa | 96.67%                    | 96.55%                             | 3.45%                                 |
| Pian Scairolo                    | 94.70%                    | 96.77%                             | 3.23%                                 |
| Bellinzona                       | 91.46%                    | 89.33%                             | 10.67%                                |
| Locarno                          | 77.18%                    | 87.42%                             | 12.58%                                |
| Piano di Magadino                | 97.98%                    | 100.00%                            | 0.00%                                 |

Tab. 1: Disponibilità di posteggio presso l'azienda per i lavoratori frontalieri (fonte: sondaggio Sezione della mobilità)

Secondo uno studio menzionato in F. Mirabel-M. Reymond "Economie des transports urbains", Parigi 2013, pag. 101, il tasso di utilizzo dell'automobile per gli spostamenti pendolari in diverse città è il seguente:

<sup>4</sup> Ufficio federale di statistica-Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Microcensimento Mobilità e Traffico 2010, Berna 2012

|          | Parcheggio assicurato sul luogo di lavoro | Nessun parcheggio sul luogo di lavoro |
|----------|-------------------------------------------|---------------------------------------|
| Besançon | 90%                                       | 46%                                   |
| Grenoble | 94%                                       | 53%                                   |
| Toulouse | 99%                                       | 41%                                   |
| Berna    | 95%                                       | 13%                                   |
| Ginevra  | 93%                                       | 36%                                   |
| Losanna  | 94%                                       | 35%                                   |

Tab. 2: Tasso di utilizzo dell'automobile in funzione della disponibilità del posteggio

In base a un'inchiesta svolta nell'ambito di una ricerca della Scuola politecnica federale di Losanna<sup>5</sup> i motivi dichiarati dai pendolari per il non utilizzo dell'automobile sono i seguenti:

|                                             | Grenoble | Berna | Ginevra | Losanna |
|---------------------------------------------|----------|-------|---------|---------|
| Difficoltà di parcheggio al luogo di lavoro | 55%      | 38%   | 64%     | 53%     |
| Prezzo troppo elevato                       | 33%      | 17%   | 13%     | 18%     |
| Lentezza dello spostamento                  | 19%      | 20%   | 24%     | 9%      |
| Abitudine                                   | 1%       | 8%    | 5%      | 4%      |
| Motivi ambientali                           | 6%       | 29%   | 15%     | 7%      |

N.B. Risposte multiple possibili

Tab. 3: Motivi per il non utilizzo dell'automobile per gli spostamenti pendolari

## 1.5 Conclusioni

Le diverse misure per ridurre i picchi di traffico e i flussi durante le ore di punta vanno parallelamente concepite sia in funzione incentivante (cfr. a)) sia in funzione disincentivante (cfr. b)).

Prioritariamente occorre puntare:

- a) - sulla condivisione dell'automobile;
- sulla mobilità combinata;
- sull'uso di mezzi alternativi attrattivi (navetta aziendale, trasporti pubblici, bicicletta);
- b) - sulla riduzione della disponibilità e dell'attrattività dei posteggi, nonché sull'aumento delle tariffe.

L'introduzione di una tassa di collegamento abbinata alla promozione della mobilità aziendale e all'ulteriore potenziamento mirato dei trasporti pubblici risponde bene alla necessità di ottenere risultati concreti a breve/medio termine.

<sup>5</sup> V. Kaufmann, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines*, Lausanne 2000

## 2 LA POLITICA CANTONALE DELLA MOBILITÀ

### 2.1 Strategia, obiettivi e principi generali

La strategia del Consiglio di Stato nel campo della mobilità si ispira a quattro principi di fondo:

- il soddisfacimento della domanda di mobilità attraverso il concorso di tutti i mezzi di trasporto (automobile, trasporti pubblici, ciclisti e pedoni) in funzione del contesto operativo e delle loro caratteristiche tecnico-economiche;
- il coordinamento tra la politica della mobilità, quella degli insediamenti e quella ambientale;
- l'elaborazione di misure e progetti su scala regionale;
- la gestione efficiente e finanziariamente sostenibile delle reti esistenti.

Gli obiettivi generali sono:

- la modernizzazione del sistema dei trasporti pubblici in funzione di un loro maggiore contributo alla gestione della domanda;
- il recupero dell'attrattività e la promozione dei percorsi ciclabili e di quelli pedonali;
- la gestione efficace della rete stradale e la sua completazione in funzione della necessità e delle potenzialità di recupero urbanistico del territorio toccato;
- la gestione mirata e coordinata dei posteggi.

Per una visione degli obiettivi specifici rinviamo agli obiettivi pianificatori cantonali del Piano direttore e segnatamente agli obiettivi 17-22 (ambito mobilità) e 8-16 (ambito rete urbana), adottati con DL del 6 luglio 2007.

La strategia di fondo si articola su un insieme di misure, la cui efficacia è data dalla loro concretizzazione coordinata. La soluzione ai problemi sul tappeto non è infatti raggiunta attraverso singoli interventi ma attraverso "pacchetti" coerenti in grado di incidere sulle prestazioni dei diversi mezzi di trasporto, sui costi e sui comportamenti dell'utente.

L'elaborazione di queste misure è compito della Confederazione per quanto attiene alle reti di importanza nazionale ed internazionale, del Cantone per quanto riguarda le reti di importanza interregionale e dei Comuni – attraverso le Commissioni regionali dei trasporti con il supporto del Cantone – per quanto riguarda le reti di importanza regionale.

Ai Comuni compete inoltre lo sviluppo delle reti locali.

Il Cantone stabilisce principi, obiettivi, indirizzi e condizioni-quadro attraverso il Piano direttore e le Leggi settoriali (L sui trasporti pubblici, L sulle strade, L sui percorsi pedonali e i sentieri escursionistici, L sullo sviluppo territoriale). Ad esempio, per quanto riguarda i posteggi, con il Regolamento cantonale apposito.

La concretizzazione dei principi e degli indirizzi strategici è stata affidata ai Piani regionali dei trasporti (PRT) elaborati per tutto il Cantone su scala regionale nel periodo 1990-2004. La progressiva attuazione delle misure definite in quella sede è avvenuta, secondo le regioni, a partire dal 1994.

Questi Piani regionali sono successivamente stati aggiornati e rielaborati nella forma dei Programmi di agglomerato (PA) promossi dalla Confederazione a partire dal 2006. I Programmi del Luganese e del Mendrisiotto di prima generazione sono stati approvati a livello cantonale nel 2007 e sono in via di attuazione dal 2011 (credito-quadro federale 2011-2014). Nel corso del 2014 la Confederazione ha accolto i Programmi di agglomerato di seconda generazione finanziati con un nuovo specifico credito-quadro (2015-2018). In Ticino è il caso del Programma del Bellinzonese e del Locarnese nonché di quelli aggiornati del Luganese e del Mendrisiotto: questi ultimi sono stati sviluppati ulteriormente dopo la prima edizione del quadriennio precedente.

Nel corso del 2014 è stato impostato con le Commissioni regionali dei trasporti l'allestimento del Programma d'agglomerato di terza generazione, che dovrebbe beneficiare di un altro credito-quadro federale per il periodo 2019-2022. Negli stessi saranno sviluppate prioritariamente le misure annunciate nei programmi di seconda generazione ma non ancora pronte dal profilo tecnico e finanziario.

## **2.2 La necessità di un aggiornamento strategico ed operativo**

A partire dal secondo dopoguerra la crescita della mobilità è stata costante. Anche nell'ultimo ventennio l'incremento non è venuto meno; esso ha interessato l'intera rete stradale ed in particolar modo quella delle strade nazionali. L'aumento è stato tuttavia sensibile anche nel settore dei trasporti pubblici, specialmente nel traffico ferroviario regionale.

Le prospettive al 2030 indicano un ulteriore incremento generale valutato al 20-30%; nel settore dei trasporti pubblici esso dovrebbe essere notevolmente superiore e tendenzialmente il volume di utenti raddoppierà.

I fenomeni di saturazione della rete stradale si sono accentuati dal 2011 in poi e dal 2013/2014 sono divenuti quotidiani sulle tratte autostradali del Sottoceneri, da Bellinzona verso Locarno e sulle strade principali nel Mendrisiotto, nel Vedeggio e nel Malcantone, in particolare durante le ore di punta del mattino e della sera. Ogni perturbazione – incidente o panne – si ripercuote immediatamente sul livello di servizio causando veri e propri collassi.

Nel corso del 2014 il Dipartimento del territorio ha reputato necessaria una verifica dei risultati raggiunti finora e delle sfide dell'immediato futuro.

Questa verifica ha tenuto conto:

- della summenzionata evoluzione globalmente critica del carico della rete stradale e del prevedibile ulteriore deterioramento a breve termine;
- degli effetti delle opere ad oggi realizzate, dei nuovi servizi e di quelli esistenti potenziati;
- delle nuove opere in fase di realizzazione, che saranno attivate entro il 2019/20 (gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri, Ferrovia Mendrisio-Varese, i programmi federali nel settore ferroviario, Sviluppo infrastruttura ferroviaria 2020, corridoio 4 m) rispettivamente dei Programmi di agglomerato del Mendrisiotto, Luganese, Bellinzonese e Locarnese;
- degli elementi critici emessi dai precedenti Programmi d'agglomerato, segnatamente gli aspetti legati alla gestione dei parcheggi;

- della revisione del Piano direttore cantonale e della revisione della Legge federale sulla pianificazione del territorio entrata in vigore il 1° maggio 2014;
- del riscontro avuto dalla riforma del sistema tariffale dei trasporti pubblici introdotta il 1° settembre 2012 (Tariffa Integrata Arcobaleno per tutto il Cantone).

La valutazione ha portato ad aggiornare e completare la strategia a breve termine per affrontare i problemi della mobilità:

- è confermato l'impegno a sviluppare la rete e i servizi ferroviari regionali TILO in modo coordinato alla messa in esercizio delle gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri;
- è confermato l'impegno a realizzare le misure sostenute dalla Confederazione nell'ambito dei Programmi di agglomerato;
- è confermato l'impegno per il recupero della mobilità ciclabile;
- vanno rafforzate le misure per incentivare un miglior uso delle infrastrutture e dei servizi nelle ore di punta (management del traffico); queste ultime si rivelano il vero e proprio tallone d'Achille del sistema di trasporto stradale essendo all'origine dei problemi di saturazione più critici;
- va incentivata la mobilità aziendale.

Lo sforzo va specialmente rivolto a:

- promuovere la mobilità lenta e l'uso dei trasporti pubblici;
- promuovere la mobilità combinata (P+R, car pooling, car sharing);
- sostenere forme di lavoro flessibile (telelavoro, teleconferenze, ...);
- gestire i parcheggi (contenerne il numero, aumentarne il costo, armonizzarne le condizioni d'uso).

E' inoltre confermato l'impegno per realizzare al più presto la tappa prioritaria della rete tram-treno del Luganese con il prolungamento della FLP a Manno e al centro di Lugano.

A medio-lungo termine il coordinamento tra lo sviluppo degli insediamenti e quello delle infrastrutture della mobilità è determinante. In particolare vanno incentivati gli insediamenti nei comparti serviti dai trasporti pubblici. Fondamentale è un'adeguata definizione delle localizzazioni dei servizi centrali e una pertinente gestione e aggiornamento dei PR.

A medio-lungo termine va inoltre seguita l'evoluzione del progetto "mobility pricing" a livello federale, in modo da recepirne eventuali opportunità sul piano regionale, ritenuto condivisibile il principio di una maggiore partecipazione degli utenti al finanziamento delle opere e dei servizi e una politica di differenziazione dei prezzi in grado di contrastare il carico nelle ore/periodi/luoghi congestionati.

### **2.3 La politica dei posteggi quale tassello indispensabile della politica della mobilità**

Sia la dottrina sia l'esperienza degli ultimi anni mostrano che l'offerta di alternative all'uso dell'automobile spesso non risulta sufficiente per indurre ad un cambiamento di comportamenti. 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 sulla disponibilità complessiva di posteggi destinati ai lavoratori pendolari, rendendo così meno attrattivo l'uso dell'autovettura privata, soprattutto con un basso tasso d'occupazione.

La strategia sviluppata si basa quindi sulla:

- verifica della liceità dei posteggi esistenti e il ripristino delle situazioni irregolari;
- chiusura di aree indebitamente utilizzate come posteggi;
- riduzione dei posteggi, che è possibile realizzare in sede di domanda di costruzione;
- tariffazione dei posteggi che generano un importante flusso di traffico.

Come visto in precedenza la scelta del mezzo di trasporto, in particolare per le trasferte per recarsi al lavoro o a scuola, è fortemente influenzata dalla disponibilità e dal costo del posteggio.

**L'introduzione di una tassa sui posteggi, oggetto centrale della modifica legislativa, si pone un duplice obiettivo:**

- **l'orientamento della domanda;**
- **la generazione di risorse finanziarie per sostenere lo sviluppo della rete dei trasporti pubblici.**

Come meglio illustrato più avanti, l'imposizione della tassa di collegamento, il cui soggetto fiscale è il proprietario fondiario, ingenererà nel proprietario (o affittuario) del posteggio la necessità, da un lato, di verificare se il dimensionamento coincide con i suoi bisogni effettivi e, dall'altro, di valutare un'eventuale messa a pagamento del posteggio a carico dell'utente nella gran parte delle situazioni ove oggi non è ancora il caso.

### 3 L'OFFERTA DI PRESTAZIONI NEL TRASPORTO PUBBLICO

#### 3.1 Situazione

Il sistema dei trasporti pubblici in Ticino si fonda su tre elementi principali, descritti in sintesi come segue:

- la **“spina dorsale” ferroviaria** costituita dalla linea Basilea/Zurigo - Bellinzona - Lugano/Milano e Bellinzona-Locarno-(Domodossola). Essa svolge una funzione primordiale nel garantire i collegamenti internazionali, nazionali e quelli tra le regioni del Cantone (rete ferroviaria regionale TILO, ferrovie Lugano-Ponte Tresa e Locarno-Domodossola);
- i **servizi urbani** che, con frequenze elevate, si concentrano nei quattro agglomerati cantonali; essi concorrono in maniera decisiva a contenere l'impatto ambientale e a ridurre la pressione su una rete stradale molto carica;
- i **servizi regionali**, che assumono il ruolo di raccolta e distribuzione dell'utenza dai nuclei urbani e regionali alla periferia e viceversa. Essi collegano gran parte delle località del Cantone garantendo in periferia un'offerta di base a tutta la popolazione.

In questi ultimi anni, le prestazioni dei servizi di trasporto pubblico hanno conosciuto un'estensione delle prestazioni mirata in funzione dei bisogni effettivi e delle potenzialità di mercato. Oggi il trasporto pubblico, con la sua presenza capillare sull'intero territorio, ha assunto nelle aree suburbane una funzione complementare all'uso del trasporto individuale motorizzato (TIM).

Per gli spostamenti pendolari tra gli agglomerati e per quelli all'interno delle aree urbane, il ruolo dei mezzi pubblici è significativo e costituisce una reale alternativa al TIM. Nelle zone discoste e per gli spostamenti di svago o per gli acquisti il ruolo dei trasporti pubblici è per contro contenuto.

Negli ultimi anni, la rete è stata costantemente migliorata, in particolare con l'attuazione dei seguenti progetti.

|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1996 | - introduzione della Comunità tariffale Ticino e Moesano per abbonamenti (Arcobaleno)                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 2002 | - ristrutturazione e potenziamento dell'offerta trasporto pubblico luganese (OTPLu1)                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 2004 | - nuova linea TPL urbana “P&R Fornaci”<br>- miglioramenti puntuali (ore di punta della mattina, estensione fasce circolazione) della linea urbana 1 Chiasso-Mendrisio                                                                                                                                                                      |
| 2005 | - introduzione della prima tappa del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) con orario cadenzato ogni 30' sulle linee S10 e S20<br>- prolungo a Tenero della linea urbana 1 FART<br>- riorganizzazione delle linee autobus regionali con potenziamenti mirati<br>- potenziamento servizio regionale della Regione Tre Valli |
| 2006 | - introduzione del servizio Regio Express (treno regionale accelerato che serve solo alcune fermate) sulla linea S10<br>- introduzione nuova linea circolare urbana del Basso Mendrisiotto                                                                                                                                                 |

|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2007 | - introduzione dell'orario cadenzato ogni 15' sulla linea ferroviaria Lugano-Ponte Tresa                                                                                                                                                                                                                                          |
| 2008 | - introduzione prima tappa flotta treni FLIRT a 4 vagoni<br>- aumento dell'offerta ferroviaria durante la fascia pendolare                                                                                                                                                                                                        |
| 2009 | - prolungo linea ferroviaria S10 da Chiasso ad Albate-Camerlata e potenziamento mirato (ore di punta) del servizio TILO<br>- completazione flotta FLIRT a 4 vagoni<br>- potenziamento linee urbane 1 e 7 FART<br>- anticipo parziale dell'offerta trasporto pubblico luganese (OTPLu2) linea 4 TPL (prolungo a Loreto e Canobbio) |
| 2010 | - prolungamento di alcuni collegamenti regionali fino a Milano                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 2011 | - prolungo delle linee S10 e S20 fino alla nuova stazione di Arbedo-Castione<br>- introduzione prima tappa flotta treni FLIRT a 6 vagoni                                                                                                                                                                                          |
| 2012 | - prolungamento della linea S30 Bellinzona-Luino fino a Malpensa<br>- nuova offerta di trasporto pubblico urbano del Luganese (OTPLu2)<br>- adattamenti puntuali degli orari su alcune linee di Autopostale e ARL nel Luganese<br>- introduzione della Comunità tariffale integrale Ticino e Moesano                              |
| 2013 | - aumento dei collegamenti diretti per Milano<br>- miglioramenti dei collegamenti regionali con il potenziamento nel Pian Scairolo (linea 431) e con la modifica e il potenziamento del servizio nel Vedeggio (linee 445 e 449)                                                                                                   |
| 2014 | - apertura fermata Mendrisio S. Martino                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 2015 | - nuova linea TILO S40 Stabio – Mendrisio – Balerna – Chiasso – Como – Albate durante le ore di punta<br>- nuova linea TILO S50 (Bellinzona – Lugano –) Mendrisio – Stabio<br>- entrata in funzione della nuova rete di trasporto pubblico del Bellinzonese (TPB)                                                                 |

*Tab. 4: Potenziamenti dell'offerta negli ultimi 12 anni*

Grazie a questi continui miglioramenti e alla relativa promozione, l'utenza è in costante crescita da anni. I passeggeri sui treni TILO e FLP sono più che raddoppiati nell'arco di soli 10 anni.

La vendita di abbonamenti arcobaleno è in costante crescita. Nel 2014 il totale delle mensilità vendute<sup>6</sup> (giovani e adulti) è stato di 411'776 unità, il 3.3% in più rispetto al 2013. Il grafico seguente ne illustra l'evoluzione dal 1996.

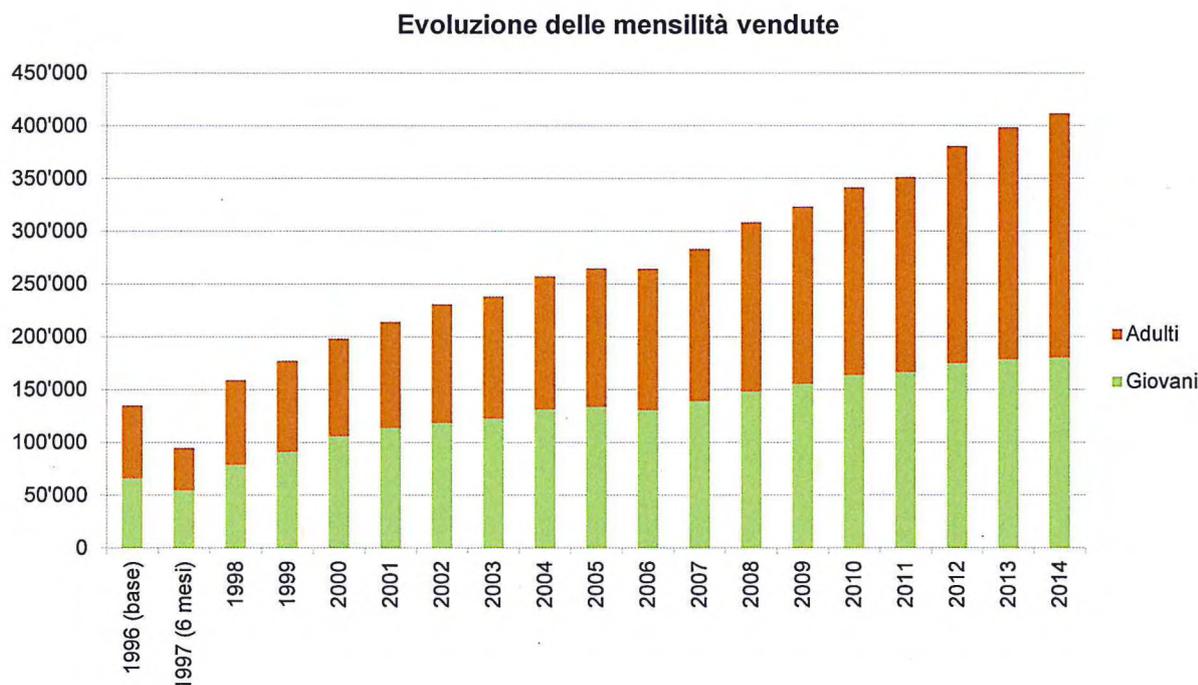


Fig. 1: Evoluzione delle quantità di abbonamenti Arcobaleno venduti<sup>7</sup>

Il servizio di trasporto pubblico, per sua natura, non è commercialmente redditizio. I costi di produzione del servizio non vengono cioè coperti con le entrate derivanti dalla vendita dei titoli di trasporto (abbonamenti e biglietti) e dagli introiti accessori (pubblicità, ecc.).

Le norme che regolano il finanziamento del trasporto pubblico sono le seguenti:

- Legge federale sul trasporto di viaggiatori del 20.3.2009 (LTV) e relative ordinanze
- Legge cantonale sui trasporti pubblici del 6.12.1994 (LTP)

Il costo non coperto, risultante dalla differenza tra i costi totali e gli introiti, è l'importo (denominato "indennità") che i committenti versano all'impresa di trasporto per il servizio che svolge.

<sup>6</sup> Con il termine di mensilità si intende la somma degli abbonamenti mensili venduti e degli abbonamenti annuali moltiplicati per 7 per la categoria dei giovani e per 9 per la categoria degli adulti (rapporto di costo tra abbonamento mensile e annuale, dal momento che con l'abbonamento annuale i giovani viaggiano 12 mesi pagandone 7, mentre gli adulti ne pagano 9).

<sup>7</sup> Il dato del 1997 è parziale (6 mesi), dal momento che la Comunità tariffale per abbonamenti è stata introdotta il 1. luglio 1997.

La tabella seguente riporta l'evoluzione, dal 2004 al 2014, dei parametri più significativi del settore.

| Anno | Prestazioni (mio vkm) | Costi di produzione (mio CHF) | Introiti (mio CHF) | Grado di copertura | Indennità totale <sup>8</sup> (mio CHF) | Indennità a carico CH (mio CHF) | Indennità a carico TI (mio CHF) | Indennità a carico Comuni (mio CHF) |
|------|-----------------------|-------------------------------|--------------------|--------------------|-----------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|
| 2004 | 13.6                  | 122.2                         | 39.4               | 32%                | 77.7                                    | 45.4                            | 26.0                            | 6.3                                 |
| 2010 | 15.7                  | 161.1                         | 57.0               | 35%                | 104.6                                   | 41.8                            | 43.2                            | 19.6                                |
| 2011 | 15.9                  | 169.0                         | 57.5               | 34%                | 111.5                                   | 41.8                            | 48.7                            | 21.4                                |
| 2012 | 16.3                  | 180.3                         | 67.2               | 37%                | 119.1                                   | 45.8                            | 50.2                            | 23.1                                |
| 2013 | 16.5                  | 191.0                         | 76.3               | 40%                | 121.7                                   | 49.0                            | 53.2                            | 19.5                                |
| 2014 | 16.8                  | 194.6                         | 67.4               | 35%                | 127.2                                   | 47.9                            | 54.4                            | 24.9                                |

Tab. 5: Evoluzione di prestazioni, costi e indennità del trasporto pubblico dal 2004 ad oggi

Le prestazioni hanno conosciuto una crescita da 13,6 a 16,8 mio di veicoli-km, l'intera flotta ferroviaria TILO è stata rinnovata così come il parco veicoli delle imprese che operano su gomma.

L'indennità totale a carico degli Enti pubblici è cresciuta a seguito dei miglioramenti dell'offerta elencati precedentemente. Si è così passati dai 77,7 mio di fr. nel 2004 ai 127,2 mio di fr. nel 2014; l'onere a carico del Cantone è cresciuto da 26 a 54,4 mio di fr., quello a carico dei Comuni è aumentato da 6,3 a 24,9 mio fr.

Grazie all'aumento dell'utenza e relativi introiti, il grado di copertura dei costi (cioè il rapporto tra gli introiti generati dalla vendita di biglietti e abbonamenti e i costi di produzione) è migliorato passando dal 32% nel 2004 al 35% nel 2015.

<sup>8</sup> L'indennità non sempre risulta dalla differenza tra i costi di produzione e gli introiti. Infatti le indennità versate alle imprese corrispondono all'importo stipulato nel mandato di prestazione (cioè prima dell'inizio dell'esercizio). I costi e gli introiti sopraindicati riflettono invece i dati di consuntivo, che variano rispetto a quanto concordato nel mandato di prestazione.

### 3.2 Progetti di sviluppo del traffico regionale e fabbisogno finanziario

| Progetto                                                   | Infrastrutture nuove                                                            | Modifiche dell'offerta                                                   | Impatto sull'indennità        | Entrata in vigore <sup>9</sup> |
|------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|
| <b>FERROVIA</b>                                            |                                                                                 |                                                                          |                               |                                |
| Galleria di base del Gottardo, mantenimento linea montagna | Nuova linea ferroviaria                                                         | Adattamenti offerta linee TILO e bus                                     | Aumento delle prestazioni     | 2017 <sup>10</sup>             |
| Ferrovia Mendrisio – Varese (FMV)                          | Nuova tratta tra Stabio e Arcisate                                              | Estensione rete TILO fino a Varese e Malpensa                            | Aumento delle prestazioni     | 2018                           |
| Stazione di Lugano (StazLu1)                               | Nodo di interscambio linee regionali e urbane                                   | Adattamento percorsi                                                     | Nessuno                       | 2019                           |
| S. Antonino                                                | Nuova fermata                                                                   | Adattamenti minori                                                       | Nessuno                       | 2020                           |
| Minusio                                                    | Nuova fermata                                                                   | Adattamenti minori                                                       | Nessuno                       | 2020                           |
| Galleria di base del Monte Ceneri                          | Linea Alptransit con "bretella" Camorino                                        | Treni diretti Locarno-Lugano / Linea S10 / Adattamento bus               | Aumento delle prestazioni     | 2021                           |
| Piazza Indipendenza                                        | Nuova fermata                                                                   | Adattamenti minori                                                       | Nessuno                       | 2022                           |
| Rete TILO                                                  | Completazione nuove infrastrutture Alptransit                                   | Ampliamento dell'offerta sulle linee S10/S20/S40/S50                     | Aumento delle prestazioni     | 2025                           |
| Rete tram-treno del Luganese – prima tappa                 | Tratta Manno – Bioggio – Lugano Centro                                          | Estensione della linea FLP in rete tram-treno / Adattamento servizio bus | Aumento delle prestazioni     | 2025                           |
| <b>AUTOLINEE REGIONALI E URBANE</b>                        |                                                                                 |                                                                          |                               |                                |
| PA del Mendrisiotto (PAM2)                                 | Nodi d'interscambio Chiasso e Mendrisio e ottimizzazione infrastrutture attuali | Modifica delle linee regionali e urbane e potenziamento dell'offerta     | Aumento delle prestazioni     | 2016                           |
| Stazione di Lugano (StazLu1)                               | Nuovo atrio centrale e area viaggiatori e percorsi pedonali                     | Adattamenti minori                                                       | Nessuno                       | 2017                           |
| Piano dei trasporti della Regione Tre Valli                | Nodo d'interscambio di Biasca                                                   | Adattamento mirato dell'offerta                                          | Nessun aumento di prestazioni | 2017                           |
| PA del Locarnese (PALOC)                                   | Ottimizzazione delle infrastrutture attuali                                     | Modifica delle linee regionali e urbane                                  | Aumento delle prestazioni     | 2021                           |

Tab. 6: Progetti di sviluppo dell'offerta del trasporto pubblico

<sup>9</sup> Generalmente i cambiamenti nell'offerta di TP avvengono una volta l'anno, la seconda domenica di dicembre con il cambio d'orario internazionale. Con la data indicata si intende l'anno d'orario.

<sup>10</sup> Nel 2017 il servizio sulla linea di montagna del San Gottardo sarà ancora a carico delle FFS. A partire dal 2018 il nuovo servizio avrà effetti sulle indennità a carico di Confederazione, Cantone e Comuni

Allo stato attuale della pianificazione si prevede che l'indennità netta a carico del Cantone evolverà da circa 57 mio CHF nel 2016 a circa 75 mio CHF nel 2025, come illustrato nel grafico seguente. I maggiori impegni sono previsti con l'apertura del collegamento Mendrisio-Varese, la ristrutturazione del servizio sulla linea di montagna del San Gottardo (2018), la messa in esercizio della galleria di base del Monte Ceneri (2021) e quella della rete tram-treno del Luganese (2025) e l'intensificazione delle frequenze sulla rete TILO (2025).

Da questa previsione di evoluzione della spesa cantonale emerge la necessità di trovare nuove fonti di finanziamento. Mediante la tassa di collegamento il Cantone intende contenere l'aumento dell'incidenza di questa importante voce di spesa.

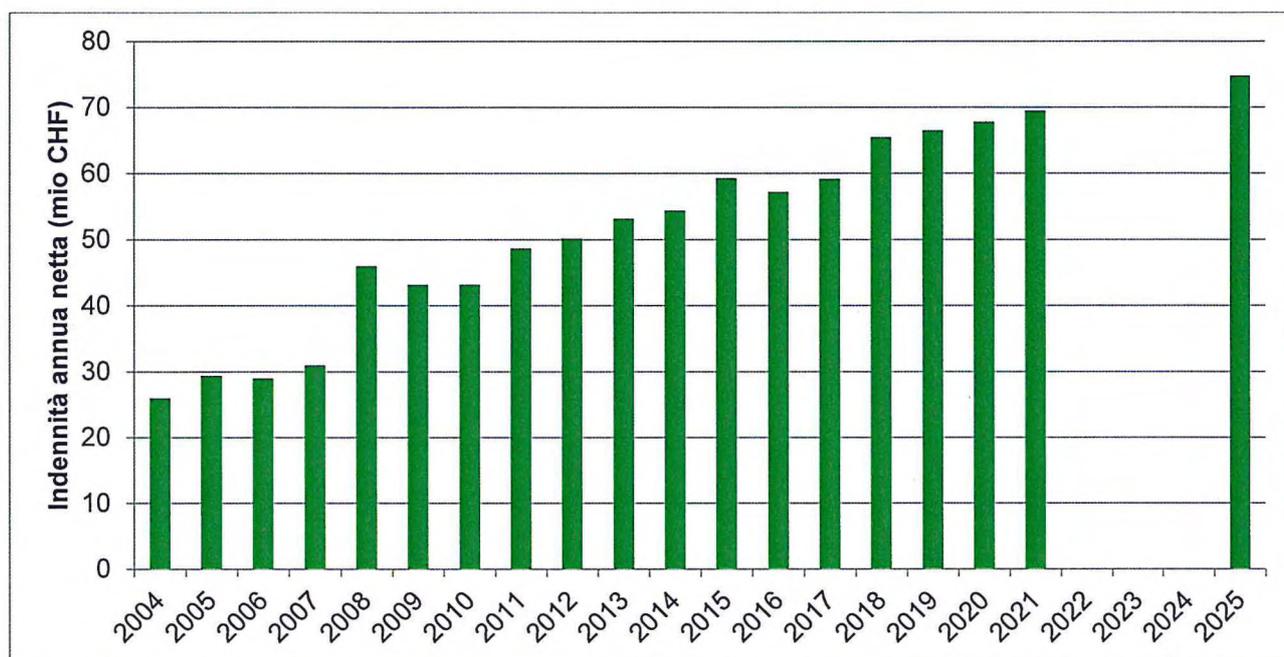


Fig. 2: Evoluzione della spesa cantonale per il finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico

#### 4 PROPOSTA DI MODIFICA DELLA LTP

La Legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 è entrata in vigore il 1. marzo 1995 sostituendo la Legge di sovvenzione cantonale alla costituzione delle ferrovie del 24 gennaio 1902.

L'esigenza di una nuova legge era legata alle mutate regole a livello federale riguardanti le competenze e il finanziamento del settore nonché alla forte preoccupazione per l'evoluzione della mobilità e alla consapevolezza di dover intervenire per potenziare e rendere attrattivo il trasporto pubblico, componente importante per soddisfare la domanda di mobilità.

Già nella prima proposta di legge, posta in ampia consultazione ad inizio 1991, era stato inserito il principio della tassa di collegamento (inizialmente chiamata tassa di allacciamento).

Nelle intenzioni originali si trattava di una tassa causale, posta a carico di coloro che avrebbero generato un forte flusso di utenti del trasporto pubblico, a parziale copertura dei costi di esercizio generati per le potenziate prestazioni necessaria a soddisfare la domanda di trasporto.

Sulla base del Messaggio governativo 4162 del 28.9.1993 e del relativo rapporto della Commissione della gestione e delle finanze del 10.11.1994, il 6.12.1994 il Parlamento ha approvato la Legge che all'articolo 35 recitava:

**Art. 35** *1) I titolari di diritti reali o personali su edifici ed impianti privati, generatori di importanti correnti di traffico, sono tenuti a partecipare alle spese per il collegamento alla rete di trasporto pubblico e per l'esercizio della relativa linea.*

*2) L'ammontare della tassa, che non può superare il 50% del disavanzo d'esercizio, è fissato dal Consiglio di Stato.*

*3) L'importo a carico di ciascun obbligato è definito in funzione del volume di traffico generato e dei vantaggi particolari ottenuti.*

*4) Il Regolamento stabilisce le ulteriori condizioni.*

*5) I privati interessati possono ricorrere contro il suo ammontare al Tribunale della pianificazione del territorio, nel termine di 30 giorni dall'approvazione dell'offerta da parte del Gran Consiglio.*

L'applicazione di questo articolo si è rivelata di fatto impraticabile e sempre meno al passo con i tempi e con i problemi della mobilità.

In effetti la quantificazione dell'impatto della domanda di trasporto generata da un impianto privato sull'esercizio di singole linee di trasporto pubblico risulta molto difficile e onerosa nonché facilmente oggetto di contestazioni che avrebbero allungato in modo rilevante la procedura per l'approvazione dell'offerta e di fatto compromesso i tempi attuativi.

Come accennato in ingresso, il principio per cui "chi genera importanti correnti di traffico è tenuto a contribuire al finanziamento dell'offerta di trasporto pubblico tramite il versamento di una tassa di collegamento" è già stato acquisito dal Gran Consiglio il 17 dicembre 2014. L'art. 35 LTP, che lo sancisce nei termini testé esposti, è in vigore dal 1. gennaio 2015 (cfr. BU 6/2015 del 10.2.2015, pag. 34).

Di seguito, si presentano le proposte di modifica della LTP, destinate a dare attuazione al principio dell'art. 35 LTP.

**a) La destinazione della tassa** è prevista dall'art. 35a, nel senso che il suo provento deve essere vincolato al finanziamento delle spese di gestione dell'offerta di trasporto pubblico e debba quindi concorrere a coprire l'onere a carico del Cantone, dedotti i contributi della Confederazione, dei Comuni e di terzi.

**b) L'art. 35b (cpv. 1)** definisce la cerchia degli **assoggettati alla tassa**; per motivi di concretezza e praticità d'applicazione, si propone un unico semplice criterio: la tassa si applica ai proprietari di fondi sui quali vi sono posteggi per almeno 50 autoveicoli, laddove non si computano i posti auto destinati al servizio di abitazioni. Ai fini dell'assoggettamento sono considerati tanto singoli fondi quanto un insieme di fondi in connessione spaziale o funzionale; il regolamento preciserà che si considerano in connessione spaziale i posteggi che presentano servizi comuni, come le vie d'accesso; sono ritenuti invece in connessione funzionale i posteggi al servizio del medesimo edificio o complesso d'edifici, come pure

quelli che possono essere utilizzati indifferentemente dalla medesima utenza (anche indipendentemente dalla loro prossimità o connessione spaziale).

Ritenuto che la tassa vuole avere anche una funzione orientativa – volta a ridurre il traffico veicolare, e con ciò a sgravare una rete viaria in molti casi satura o prossima alla saturazione – sono tenuti al suo versamento (in base al capoverso 2) anche la Confederazione, il Cantone e i Comuni, come pure gli altri enti di diritto pubblico. In considerazione della particolare utenza delle prestazioni pubbliche, non si prevede di applicare la tassa prevista per i posteggi al servizio di clienti e visitatori: ciò significa che gli enti pubblici saranno soggetti solo alla tassa prevista per i posteggi per il personale e per gli altri utenti che si spostano in modo sistematico (cfr. sotto, e).

**c)** All'art. 35c si precisa la nozione di **debitore della tassa**: essa è dovuta dal proprietario fondiario limitatamente ai posti auto presenti sul suo fondo (o sui suoi fondi), anche quando l'assoggettamento alla tassa è determinato dalla connessione spaziale o funzionale di un insieme di fondi appartenente a proprietari diversi.

**d)** Le **esenzioni** permettono di sottrarre all'obbligo contributivo determinate categorie di posteggi, elencate in legge. Lo si propone in particolare per i posteggi al servizio di attività turistiche (es. alberghiere e di ristorazione), come pure di svago e culturali (es. strutture sportive ed espositive, cinematografi, teatri, ecc.). Con ogni evidenza devono inoltre essere esentati dalla tassa i posteggi pubblici, come pure quelli di scambio intermodale (park&ride).

**e)** L'art. 35e disciplina la **quantificazione della tassa**. Per principio, essa è stabilita tenendo conto delle esigenze di finanziamento del trasporto pubblico e dell'evoluzione del traffico stradale (cpv. 3), in funzione del numero di posti auto, distinguendo tra due categorie di posteggi: la prima riguarda quelli destinati al personale e ad altri utenti che si spostano in modo sistematico, l'altra i posteggi destinati a clienti e visitatori (cpv. 1).

Per ognuna di queste due categorie, la norma (cpv. 1 lett. a e b) fissa un minimo e un massimo contributivo; il Consiglio di Stato sarà chiamato a stabilire concretamente l'importo della tassa all'interno di questi due valori.

Il capoverso 2 prevede un aggravio graduale della tassa per i posteggi con meno di 100 posti auto, ai quali si applica una riduzione progressiva della tassa, ritenuto che la riduzione massima ammonta al 15% ed è conseguita in presenza di 50 posti auto.

Il capoverso 4 tiene conto del fatto che, in taluni casi, vi è un uso misto dei posteggi, cosicché una ripartizione esatta delle destinazioni secondo le categorie sopra descritte non è possibile o è eccessivamente gravosa. In tali evenienze, la tassa è stabilita in maniera schematica, con una valutazione approssimativa delle destinazioni.

**f)** Mediante le possibilità di **riduzione della tassa**, previste dall'art. 35f, si mira a incentivare ulteriormente la diminuzione del numero dei posteggi, specie – ma non solo – nei casi in cui la dotazione di posti auto di edifici e impianti discende da autorizzazioni precedenti al Regolamento cantonale posteggi privati (Rcpp, artt. 51 – 62 del Regolamento della legge sullo sviluppo territoriale del 20 dicembre 2011, RLst) e risulta sovradimensionata rispetto ai suoi attuali parametri. In base a questi disposti, chi riduce volontariamente il numero dei posti auto in esercizio può beneficiare, *una tantum*, di una riduzione pari all'importo della tassa teoricamente dovuta durante un intero anno per i posti auto dismessi.

In aggiunta a questa possibilità, il capoverso 4 tratta un'altra fattispecie di *bonus*, di cui può beneficiare chi si dota – mediante riduzione di posti auto esistenti, come pure nel caso della formazione di nuovi posteggi (cpv. 5) – di un numero di posteggi inferiore a quello minimo autorizzabile in applicazione del Rcpp. In questo caso, è accordata una riduzione della tassa, ricorrente e progressiva, fino a un massimo del 25%, ritenuto che la riduzione massima è concessa in presenza di un numero di posti auto corrispondente al 50% del quantitativo minimo autorizzabile. La norma subordina la concessione di questo *bonus* a un piano di mobilità, cosicché la fattibilità e la sostenibilità della riduzione siano anche concretamente garantite.

**g)** Con l'art. 35g si vuole evitare che i **posteggi abusivi** (privi di una valida licenza edilizia) possano sfuggire alla tassa, ponendo così i loro proprietari in una situazione migliore rispetto a quella dei proprietari di posteggi regolarmente autorizzati. Pertanto, si prevede l'obbligo di corrispondere un importo sostitutivo della tassa di collegamento sino alla cessazione dell'uso indebito o al conseguimento di un'autorizzazione *a posteriori*. Tanto per motivi di praticità quanto per disincentivare gli abusi, l'importo sostitutivo della tassa di collegamento corrisponde all'ammontare della medesima, ritenuto l'ammontare in vigore più elevato tra quelli di cui all'art. 35e cpv. 1, computato per 360 giorni.

**h)** Gli artt. 35h-35o disciplinano la **procedura** d'imposizione della tassa, in larga misura orientandosi a norme della legge tributaria del 21 giugno 1994 (LT).

Avantutto, l'art. 35h sancisce un obbligo di dichiarazione e collaborazione dei proprietari assoggettati alla tassa. Sulla base dei dati e della documentazione (in particolare si pensa alla licenza edilizia e al piano di progetto approvato relativo ai posteggi) da loro prodotta, l'autorità di tassazione procederà all'accertamento (art. 35i) dell'obbligo contributivo, del numero e della destinazione dei posti auto (secondo le due categorie di tassa dell'art. 35e cpv. 1).

Sulla base di questi elementi, è emanata annualmente una decisione di tassazione (art. 35l). Contro la decisione di tassazione è data facoltà di reclamo, in modo da garantire il diritto di essere sentito dei contribuenti (art. 35m). La decisione su reclamo dell'autorità di tassazione sarà poi ricorribile alla Camera di diritto tributario (art. 35n).

L'art. 35o consente ai contribuenti di richiedere in ogni tempo la modifica della decisione di assoggettamento, a dipendenza della modifica di circostanze rilevanti.

**i)** Da ultimo, gli artt. 35p-r disciplinano l'esigibilità e la prescrizione della tassa, oltre a prevedere l'applicabilità delle disposizioni penali della LT anche alla tassa di collegamento.

L'art. 35s conferisce al Consiglio di Stato la delega legislativa necessaria per adottare le necessarie disposizioni esecutive e di dettaglio.