

INIZIATIVA PARLAMENTARE

presentata nella forma generica da Nenad Stojanovic e cofirmatari per incentivare l'uso dei trasporti pubblici invece dell'automobile da parte dei deputati al Gran Consiglio

del 23 giugno 2010

La presente iniziativa chiede che i deputati al Gran Consiglio possano rinunciare al posto-auto a Bellinzona e che in compenso ricevano un apposito buono, del valore equivalente, da utilizzare nell'ambito dei trasporti pubblici.

Motivazione

Premessa

Ogni deputato e ogni deputata riceve all'inizio della legislatura una tessera che gli/le permette di accedere non solo al Palazzo delle Orsoline ma anche alle due aree adibite a posteggio situate nelle immediate vicinanze. Gratuitamente. Di per sé questi posti-auto dovrebbero servire solo per le attività legate all'esercizio del mandato in Gran Consiglio (sessioni, sedute di commissione, riunioni di gruppo, ecc.), ma di fatto l'accesso è illimitato e equivale a un posteggio gratuito nel centro di Bellinzona.

Partendo dal principio che le autorità politiche debbano essere le prime a dare esempio positivo utilizzando i mezzi di trasporto ecologici, la presente iniziativa chiede semplicemente di permettere ai deputati che lo desiderano di rinunciare al posto-auto gratuito. Ma ciò non basta: affinché questa opzione possa trasformarsi in un vero incentivo ecologico per tutti i deputati, e affinché i deputati che optano per questa soluzione non siano svantaggiati rispetto ai deputati automobilisti, occorre offrire loro una compensazione che corrisponda al valore del posto-auto gratuito al centro di Bellinzona. Per riprendere una frase che troviamo nella Guida alla mobilità aziendale, pubblicata dal Cantone e delle Commissioni regionali dei trasporti, «*perché offrire un posto di posto auto agli automobilisti e non offrire niente agli altri?*».

Il valore di un posto-auto nel centro di Bellinzona

Per calcolare questo valore vi sono almeno due possibilità: (1) basarsi sulle tariffe dei posteggi pubblici nelle immediate vicinanze del Palazzo delle Orsoline e sul numero medio di ore annue che un deputato trascorre in Gran Consiglio; (2) basarsi sull'ammontare dell'affitto mensile di un posto-auto a Bellinzona applicato ai dipendenti del Cantone.

La forma di questa compensazione ecologica dovrebbe essere non il denaro ma, piuttosto, un buono FFS (o simile) che il deputato in questione potrebbe utilizzare in svariati modi, per esempio, per acquistare un abbonamento Arcobaleno, per finanziare parte dei costi dell'abbonamento generale FFS, per acquistare un abbonamento FFS metà-prezzo, per acquistare singoli biglietti per le trasferte a Bellinzona, ecc.

Finanziamento

L'obiettivo della presente iniziativa è che la sua attuazione sia neutra per le casse del Cantone. Qualora però il suo esame giunga alla conclusione che essa comporterebbe comunque una spesa maggiore per il Cantone, si propone di compensarla, per esempio, nei seguenti modi (elenco non esaustivo):

- a. riducendo a tutti i deputati l'indennità di viaggio attualmente in vigore (art. 171, cpv. 3, Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato). Questo taglio sarebbe equo perché lineare e perché si basa sul numero di trasferte effettuate durante l'esercizio del mandato parlamentare;

- b. riducendo l'indennità di viaggio solo ai deputati automobilisti. Questa soluzione è più appropriata dal punto di vista ambientale perché rafforzerebbe maggiormente l'incentivo ecologico evocato poc'anzi e potrebbe quindi incoraggiare un numero maggiore di deputati a rinunciare a trasferte in automobile e a utilizzare il trasporto pubblico;
- c. facendo pagare il posto-auto ai deputati che ne usufruiscono. Anche questa soluzione sarebbe adeguata dal punto di vista ambientale. Per attuarla si potrebbe applicare una tariffa forfetaria mensile (eccetto per i due mesi di pausa estiva) oppure una tassa legata all'effettivo usufrutto da parte dei singoli deputati (per esempio, in relazione alle ore trascorse in Gran Consiglio oppure, se fattibile tecnicamente, in base alle registrazioni sull'uso della tessera negli appositi posteggi).

I firmatari privilegiano le soluzioni b) e c) siccome implicano un uso più mirato e ecologico dei fondi. Così come la tassa sul traffico pesante finanzia le infrastrutture ferroviarie, in questo caso i deputati automobilisti finanzierebbero (almeno in parte) le trasferte dei deputati che utilizzano trasporti pubblici.

Ripartizione modale

È possibile che alcuni deputati siano ben disposti a utilizzare maggiormente il treno per recarsi a Bellinzona ma che, oggettivamente, l'ubicazione della loro abitazione, mal servita da trasporti pubblici, li obblighi ad utilizzare l'automobile almeno fino alla più vicina fermata delle FFS. In altre parole qui si tratterebbe di incoraggiare la ripartizione modale (*modal split*). Anche in questo caso il problema si può risolvere facilmente. Basterebbe infatti provvedere al pagamento del posteggio nelle principali stazioni ferroviarie del Cantone, utilizzando i fondi raccolti (così come descritto nel punto precedente). Da notare che in alcune stazioni è possibile pagare il posteggio utilizzando i buoni FFS.

La botte piena e la moglie ubriaca?

Infine, desideriamo rispondere sin d'ora a due obiezioni (facili) che senz'altro verranno avanzate per contrastare la presente iniziativa.

Obiezione 1:

«Ogni deputato riceve un'indennità di viaggio che copre le sue spese di trasporto, in base al numero di chilometri che separano il suo Comune di domicilio da Bellinzona, ossia "pari [all'indennità] riconosciuta dalla legislazione fiscale per gli spostamenti in auto" (art. 171 cpv. 3 LGCRCS). Chi non vuole usare l'automobile è libero di usare il treno e in questo modo il costo della sua trasferta gli viene coperto. Offrirgli in più un buono equivale a pagargli il viaggio due volte. Non è possibile avere la botte piena e la moglie ubriaca!».

Risposta 1:

L'obiezione non regge. È vero che tutti ricevono un'indennità di viaggio ma i deputati automobilisti sono i soli a usufruire del posto-auto gratuito, il cui valore di mercato non è da sottostimare, mentre i deputati che usano il trasporto pubblico *non* ne fanno uso. In altre parole, ad avere il panino e il soldino, al momento attuale, sono i primi, non i secondi.

Obiezione 2:

«Chi viene in automobile non paga solo la benzina, ma va considerato che usa la sua vettura (privata) per esercitare il mandato (pubblico) in Gran Consiglio. Di conseguenza, bisogna tenere conto anche degli altri costi legati all'uso della vettura (ammortamento, assicurazione, riparazioni, ecc.) che il deputato ferroviario non ha».

Risposta 2:

È vero, ma l'indennità di viaggio è di fr. 0,65/km e copre anche buona parte di altri costi legati all'uso della vettura. Inoltre, va ricordato che gli automobilisti causano anche altri costi - i

cosiddetti costi esterni (inquinamento dell'aria, incidenti stradali, ecc.) - che in buona parte vanno a carico di tutta la collettività; costi che gli utenti del trasporto pubblico non causano (o solo in misura assai minore). Inoltre, chi usa l'automobile è (purtroppo) quasi sempre anche più veloce rispetto a chi usa esclusivamente il trasporto pubblico, quindi guadagna tempo. Siccome "il tempo è denaro", anche questo è un aspetto di cui bisogna tenere conto. Un esempio: un deputato che, partendo da una zona periferica del Luganese (Tesserete, Gandria, Montagnola, ecc.) desidera recarsi al Gran Consiglio impiega ca. 1h15 con i trasporti pubblici (coincidenze permettendo e calcolando anche il percorso dalla stazione di Bellinzona al Palazzo delle Orsoline) mentre per lo stesso tragitto ha bisogno di ca. 45' in automobile. Guadagno temporale: un'ora per ogni andata-ritorno. Totale approssimativo di trasferte all'anno (30 sessioni + 30 sedute di commissione + 10 riunioni varie): 70. Valore approssimativo del tempo guadagnato, a tariffa oraria bassa (1h = 50 CHF): $70 \times 50 = \text{fr. } 3'500.-$ all'anno, fr. 14'000.- nel corso della legislatura. Quindi nemmeno quest'obiezione regge.

Nenad Stojanovic
Gysin - Lepori - Maggi