

Rapporto

numero	data	Dipartimento
	5 marzo 2015	TERRITORIO
Concerne		

della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sull'iniziativa parlamentare 16 marzo 2009 presentata nella forma generica da Nenad Stojanovic e cofirmatari (ripresa da Carlo Lepori) "Posteggi a pagamento e parità di trattamento"

L'iniziativa chiede di rendere obbligatorio su tutto il territorio cantonale il pagamento dei posteggi a uso pubblico e dei posteggi per visitatori e clienti (da almeno dieci posti-auto) e questo sin dal primo minuto di sosta.

L'iniziativa intende correggere almeno due fonti di disegualianza al fine di fare un passo in direzione di una migliore parità di trattamento:

- a) fra utenti del trasporto pubblico e utenti del trasporto privato motorizzato;
- b) fra Comuni che hanno una visione più sostenibile della mobilità e quelli che non l'hanno (o non sufficientemente).

Un altro scopo dell'iniziativa è di dare un contributo alla salvaguardia dell'ambiente incoraggiando l'uso del trasporto pubblico.

REGOLAMENTO CANTONALE DEI POSTEGGI PRIVATI DEL 14.06.2005

Il 15 settembre 2003 il Gran Consiglio ha adottato una modifica della Legge cantonale di applicazione della Legge federale sulla pianificazione del territorio che introduceva la base legale per un regolamento cantonale dei posteggi privati (art. 31a LALPT).

Il 14 giugno 2005 Il Consiglio di Stato ha adottato il regolamento cantonale posteggi privati (Rcpp). Il regolamento definisce il fabbisogno massimo di riferimento e i posteggi necessari per tutti gli edifici, ad eccezione di quelli a contenuto residenziale. Esso si applica ai Comuni situati in zone con problemi di traffico e d'inquinamento che beneficiano di una buona offerta di trasporto pubblico. L'elenco allegato al regolamento indica i Comuni interessati, suddivisi in due categorie secondo l'importanza dei problemi di traffico e ambiente e in funzione di un'applicazione geograficamente coerente.

Il regolamento si basa sulla norma SN 640 281 dell'Unione dei professionisti svizzeri della strada (VSS).

REGOLAMENTO DELLA LEGGE SULLO SVILUPPO TERRITORIALE DEL 20.12.2011

Con l'adozione della Legge sullo sviluppo territoriale del 21 giugno 2011, la base legale è ora contenuta negli art. 42-43 Lst, mentre il regolamento cantonale sui posteggi è stato

integrato nel regolamento della Legge sullo sviluppo territoriale del 20 dicembre 2011 (art. 51-62 RLst).

Lo scorso anno il Consiglio di Stato ha apportato due modifiche al regolamento, entrate in vigore il 18 aprile rispettivamente il 9 maggio 2014. Il 18 dicembre 2014, il Tribunale federale ha però accolto i ricorsi presentati dall'Associazione Distributori Ticinesi (DISTI) e da un privato e ha annullato le modifiche adottate dal Consiglio di Stato. Il Tribunale federale ha ritenuto che il Consiglio di Stato, emanando le controverse modifiche senza coinvolgere la commissione consultiva, ha oltrepassato il quadro della delega di competenza legislativa concessagli dal Gran Consiglio.

TASSA DI COLLEGAMENTO A CARICO DEI GENERATORI D'IMPORTANTI CORRENTI DI TRAFFICO

Nel messaggio n. 6987 del 23 settembre 2014 sul Preventivo 2015 il Consiglio di Stato ha proposto l'introduzione di una tassa di collegamento a carico dei generatori d'importanti correnti di traffico a parziale copertura dei costi del trasporto pubblico. L'art. 35 della Legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 aveva, in effetti, creato la base legale per percepire una tassa di collegamento dai titolari di diritti reali o personali su edifici e impianti privati generatori d'importanti correnti di traffico, fino a concorrenza del 50% del disavanzo d'esercizio della rete del trasporto pubblico.

Il Consiglio di Stato ha proposto di inserire nel regolamento della legge una forchetta compresa tra 1 e 2.50 franchi per posteggio e per giorno di apertura dei generatori d'importanti correnti di traffico e la possibilità per i Comuni di introdurre un supplemento sino a 0,50 franchi il giorno. Il progetto precisa la nozione di generatore d'importanti correnti di traffico, includendo chi mette a disposizione superfici di almeno 50 posteggi. Esso non istituisce alcun obbligo per i generatori d'importanti correnti di traffico di prelevare una tassa di posteggio. Con riferimento al caso di maggiore rilevanza pratica, non sarà perciò introdotto alcun obbligo per i grandi centri commerciali di fare pagare il parcheggio a clienti e visitatori, essendo data loro la facoltà di tenere a proprio carico l'onere economico della tassa, senza riversarlo sulla propria utenza.

Il 17 dicembre 2014 la maggioranza del Gran Consiglio ha rinviato l'introduzione della tassa di collegamento. Nel rapporto 6987 R1 del 9 dicembre 2014 la maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze ha indicato che condivide, di principio, gli obiettivi ambientali indicati dal Consiglio di Stato. Trattandosi di un'importante riforma, assai rilevante per gli ambienti economici, essa considera comunque opportuno che sia ripresentata tramite un apposito messaggio, il cui contenuto comprenda nel dettaglio tutti gli aspetti giuridici, economici e ambientali conseguenti.

MISURE DEL PIANO DIRETTORE CONCERNENTI LO STAZIONAMENTO

Le schede del Piano direttore R/M 2 Agglomerato del Locarnese, R/M 3 Agglomerato del Luganese, R/M 4 Agglomerato del Bellinzonese e R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto, adottate dal Consiglio di Stato il 26 marzo 2014, contengono delle misure specifiche per lo stazionamento – in particolare per la gestione dei posteggi pubblici – elaborate nell'ambito dei piani regionali dei trasporti e dei programmi d'agglomerato.

TARIFFE DI POSTEGGIO

Le tariffe di posteggio sono generalmente stabilite da regolamenti o ordinanze comunali. A Lugano, l'ordinanza municipale sulle tasse di parcheggio definisce dei parcheggi di primo livello e di secondo livello. Per parcheggi di primo livello s'intendono le aree di parcheggio il cui tempo di sosta è controllato tramite barriera automatica e più precisamente: gli autosili Motta, Balestra, Piazza Castello e LAC (zona A, prima ½ ora gratuita, 1 ora fr.1, 4 ore fr. 10, 12 ore fr. 42, ...) e i parcheggi Campo Marzio ed ex Pestalozzi (zona B, prima ½ ora gratuita, 1 ora fr. 1, 4 ore fr. 4, 12 ore fr. 32, ...). Per parcheggi di secondo livello s'intendono le aree di parcheggio il cui tempo di sosta è controllato tramite parchimetri di tipo singolo, multiplo o collettivo, allo scopo di garantirne la rotazione; essi sono suddivisi in tre zone (zona 1, max. 90 minuti, fr. 2/ora; zona 2, max. 120 minuti, fr. 2/ora; zona 3, max. 240 minuti, fr. 0,50/ora).

A Locarno, l'ordinanza sulle tasse d'uso per il posteggio di veicoli nei parcheggi comunali stabilisce per ogni strada o piazza dei tempi massimi di posteggio tra ½ ora e 10 ore e una tassa oraria variabile da 0,40 a 2 franchi l'ora.

CONSIDERAZIONI DELLA COMMISSIONE

La maggioranza della Commissione è contraria a rendere obbligatorio su tutto il territorio cantonale il pagamento dei posteggi a uso pubblico e dei posteggi per visitatori e clienti e sin dal primo minuto di sosta. Le misure previste dai piani regionali dei trasporti e dai programmi d'agglomerato, che si concentrano in particolare sulle zone con problemi di traffico e ambientali, hanno in parte già portato a una concezione più ampia della mobilità e a un miglior coordinamento tra i Comuni interessati. Con i programmi d'agglomerato di terza generazione, i cui lavori sono già stati avviati dal Dipartimento del territorio e dalle Commissioni regionali dei trasporti, il Cantone e i Comuni sono chiamati a precisare ulteriormente una visione integrata dello sviluppo territoriale e della mobilità alla scala regionale.

Il Gran Consiglio condivide il principio dell'introduzione della tassa di collegamento i cui proventi andranno a finanziare i costi del trasporto pubblico (oggi pari a circa 60 milioni di franchi annui e - considerato l'aumento dell'offerta - destinati a crescere di almeno 20 milioni annui). Con il coinvolgimento della commissione consultiva e un'eventuale consultazione si dovranno definire tutti gli aspetti concreti, come il numero minimo di posteggi per l'assoggettamento alla tassa eccetera.

Inoltre, la maggioranza della Commissione ritiene che le tariffe di posteggio debbano restare di competenza dei Comuni.

CONCLUSIONI

Sulla base di queste considerazioni, la maggioranza della Commissione speciale per la pianificazione del territorio propone di respingere l'iniziativa in oggetto.

Per la Commissione speciale pianificazione del territorio:

Angelo Paparelli, relatore
Beretta Piccoli L. - Canepa - Cavadini - Garzoli -
Ghisolfi - Mellini - Minotti - Orsi - Pagnamenta - Seitz