INIZIATIVA PARLAMENTARE

presentata in forma generica da Francesco Maggi a nome del Gruppo dei Verdi per l'istituzione della figura del manager del traffico d'area e aziendale mediante decreto legislativo o modifica della Legge cantonale d'applicazione della legge federale sulla protezione dell'ambiente (LALPAmb)

del 24 settembre 2012

Introduzione

Il 26 marzo 2006, Francesco Maggi e cofirmatari avevano inoltrato, a nome dell'intergruppo ambiente, un'iniziativa parlamentare volta all'istituzione del manager del traffico di area e aziendale. Le motivazioni alla base di tale richiesta risiedevano nel fatto che gli obiettivi di risanamento dell'aria fissati dall'OIAt erano ancora lontani dall'essere raggiunti per alcuni importanti inquinanti quali l'ozono (O_3), gli ossidi d'azoto (NO_2) e le polveri fini (PM_{10}). Inoltre, il prolungarsi di situazioni di superamento dei limiti era (ed è) una minaccia per la salute a lungo termine della popolazione, in particolare delle fasce più a rischio, quali i bambini e gli anziani. Constatato che gran parte di questo inquinamento era (ed è) da imputare al traffico che aveva raggiunto in diverse parti del Cantone situazioni di saturazione perdurante, era importante intervenire per ridurlo con ulteriori strumenti utili ed efficaci.
Per queste ragioni l'iniziativa parlamentare chiedeva anche in Ticino l'istituzione della figura del manager del traffico d'area e/o aziendale, figura questa già operativa con successo in diversi paesi dell'UE come Italia, Francia, Olanda e Svezia. L'iniziativa intendeva inoltre dar seguito anche a una delle richieste espresse dalla petizione lanciata nel 2005 dalle associazioni di tutela dell'ambiente e sostenuta da oltre 15'500 cittadine e cittadini dal titolo "Meno parole, più fatti: ridateci l'aria e la salute!".

Ma chi è il manager del traffico?

Essendo il tema ormai noto, ci limiteremo a riportare qui solo le principali funzioni e i vantaggi che una tale figura può apportare.

Il mobility manager aziendale

Il compito del mobility manager aziendale è quello di promuovere una mobilità sostenibile di tutti gli spostamenti sistemici dell'azienda per la quale lavora, migliorando l'accessibilità al luogo di lavoro grazie ad un'accorta gestione della domanda di mobilità dei dipendenti. Nello stesso tempo ne mostra ai vertici dell'azienda l'aspetto di reale convenienza economica con l'obiettivo di assicurare il necessario appoggio finanziario e strategico alle politiche di gestione della mobilità aziendale.

Il mobility manager d'area

Il compito del mobility manager d'area è quello di introdurre e promuovere il mobility management per migliorare la mobilità sistemica nell'intera area di riferimento e procede alla ricognizione territoriale delle aziende che per legge sono tenute a presentare il Piano degli spostamenti Casa - lavoro dei dipendenti. Il mobility manager d'area è l'interlocutore primo per le aziende, le amministrazioni pubbliche e i gestori di trasporto e è il punto di contatto tra i diversi livelli politici e quelli gestionali.

Vantaggi

I benefici derivanti da una tale politica sono molti e conseguibili a più livelli:

- dipendenti: ne ricavano vantaggi in termini di tempo, costi e confort;
- azienda: ha vantaggi da un punto di vista economico e/o di produttività;
- collettività: ne guadagna in termini di riduzione del traffico, dell'inquinamento, dei costi della salute e in migliore qualità di vita.

L'iniziativa del 2006 forniva inoltre delle proposte di finanziamento di questa figura e formulava l'ipotesi, considerato il numero chiaramente inferiore di grandi aziende presente nel Cantone e le dimensioni ridotte delle aree potenzialmente interessate rispetto alle realtà degli altri Stati, di creare una figura mista di manager del traffico sia con funzioni di manager aziendale sia di area che permettesse di ridurne i costi e aumentarne le sinergie.

Rapporto sull'iniziativa parlamentare

Il rapporto sull'iniziativa parlamentare del 4 ottobre 2006, dopo aver analizzato l'iniziativa parlamentare ed aver ascoltato il sig. Roman Rudel dell'Istituto di ricerche economiche (IRE) e membro del gremio di gestione del gruppo d'accompagnamento del programma Mobility management nelle aziende (Energie Schweiz), il sig. Claudio Blotti, allora responsabile della Sezione mobilità presso il DT e l'arch. Paolo Della Bruna, consulente per la mobilità di Svizzera Energia, evidenziava la differenza d'approccio fra la Svizzera e gli altri Stati. In Svizzera, in pratica, si è deciso di operare con strumenti incitativi e non con misure normative.
Inoltre, nel rapporto si descrive sommariamente la campagna di Svizzera Energia "Gestione della mobilità per le imprese", programma che aveva (ha) come obiettivo la riduzione del consumo energetico in tutte le sue forme. Il rapporto menzionava il fatto che le misure adottabili nell'ambito di questi progetti erano molto varie e potevano prevedere numerose misure quali facilitazioni per i dipendenti disposti a utilizzare il trasporto collettivo o la bicicletta, l'introduzione di tariffe per i posteggi aziendali, l'adattamento degli orari di lavoro a quelli del trasporto pubblico, ecc.
Per quanto riguardava la realtà del nostro Cantone, il rapporto sottolineava che fossero i vari Piani viari dei trasporti regionali a occuparsi del problema della mobilità locale e regionale e per questo motivo la promozione dei progetti sopradescritti avrebbe dovuto coinvolgere questi attori e i progetti elaborati nell'ambito di Svizzera Energia sarebbero andati ad aggiungersi a questi ultimi completandone l'offerta coinvolgendo direttamente le aziende. Nel 2006, il programma di Svizzera Energia per le aziende era all'inizio e aveva incontrato l'interesse solo di alcune aziende. La Sezione della mobilità aveva quindi elaborato un piano d'azione per far meglio conoscere il progetto e coinvolgere più aziende nell'interessante ed utile iniziativa.
Il rapporto faceva infine notare come nel Piano di risanamento dell'aria 2006-2016 (Dipartimento del territorio, maggio 2006) fosse stata inserita una scheda "Piani di mobilità per le imprese" con l'obiettivo di contenere il traffico motorizzato individuale prodotto dai pendolari e di favorire forme di trasporto meno inquinanti.

Il rapporto giungeva poi alla conclusione che l'iniziativa aveva il pregio di trattare un tema d'attualità e dove vi era una sensibilità alla luce dei problemi riscontrati in alcune aree del nostro Cantone. Tuttavia, secondo i firmatari del rapporto, l'approccio proposto dall'iniziativa, che prevedeva la creazione di una base legale, non era ideale e avrebbe posto dei problemi in quanto il tema in Svizzera viene affrontato, come già esposto, tramite incentivi proposti nell'ambito del programma nazionale di Svizzera Energia "Gestione della mobilità per le imprese". Infine, nel rapporto si evidenziava che un'imposizione avrebbe corso il "grosso rischio" di essere *mal percepita* e quindi avrebbe portato all'adozione di misure unicamente per rispondere all'esigenza legale, senza una reale partecipazione e quindi senza particolari benefici. La conclusione fu quindi quella di respingere l'iniziativa e di seguire la via tracciata a livello svizzero.

La situazione attuale

A sei anni dall'inoltro dell'iniziativa e dopo aver appoggiato il programma di incentivi proposto da Svizzera Energia e attuato dal Cantone è giunta l'ora di fare un bilancio della situazione così come richiesto dagli stessi relatori del rapporto sull'iniziativa del 2006.

Qualità dell'aria in Ticino

Nel Rapporto 2011 sulla qualità dell'aria si afferma che anche durante il 2011 il diossido d'azoto (NO_2), l'ozono (O_3) e le polveri fini (PM_{10}) hanno superato i limiti fissati dall'Ordinanza contro l'inquinamento atmosferico (OIAt) sia per le medie annue sia per quelle giornaliere. Di seguito riportiamo in breve i punti del rapporto che riteniamo significativi per descrivere lo stato attuale dell'aria.

Diossido d'azoto (NO_2)

Negli anni Novanta vi è stata una rapida diminuzione delle concentrazioni di questo inquinante dovuta in sostanza all'introduzione del catalizzatore e di altri provvedimenti tecnici. Tuttavia, a partire dagli anni 2000 si assiste ad un rallentamento, e, negli ultimi, ad una stabilizzazione di questo inquinante dovuta all'aumento delle percorrenze chilometriche e delle vetture diesel che hanno in parte annullato i benefici ottenuti grazie al miglioramento tecnico dei veicoli. Si ricorda che in Ticino la fonte principale di NO_2 (70-75% delle emissioni) è il traffico. I superamenti dei valori limite vengono registrati nei principali agglomerati e lungo le strade maggiormente trafficate, con maggior concentrazione nel Sottoceneri. Questi dati evidenziano come il traffico veicolare incida in modo importante a livello locale sull'inquinamento atmosferico e sull'igiene dell'aria.

Polveri fini (PM_{10})

Anche per le polveri fini i limiti di immissione fissati dall'OIAt per la media annua e giornaliera continuano ad essere superati, sia negli agglomerati, sia in periferia. Anche per questo inquinante si assiste ad un arresto della tendenza al miglioramento e, negli ultimi anni alla sua stagnazione al di sopra dei valori limite. A titolo d'esempio si ricorda che nel Sottoceneri nel 2011 vi sono stati ben 87 superamenti del valore limite giornaliero a Chiasso, 82 a Mendrisio, 54 a Bioggio, 11 a Lugano e 24 a Locarno. In generale, nel 2011, così come nel 2010 vi è stato un aumento del numero di superamenti del valore limite giornaliero.

Ozono (O_3)

I limiti di immissione dell'ozono sono superati su tutto il territorio cantonale, sia in luoghi fortemente urbanizzati, sia in quelli periferici. La media oraria massima di 120 $\mu g/m^3$, che in base all'OIAt può essere superata un'ora sola durante l'anno, è stata superata per 683 volte a Lugano, 681 a Chiasso, 779 a Mendrisio, 583 a Bioggio e 208 volte a Locarno.

In conclusione, ozono e polveri fini, pericolose per la nostra salute, presentano in tutte le zone del Cantone concentrazioni superiori ai limiti OIAt. Per far fronte a questa situazione e contrastare l'inquinamento causato in particolare da diossido d'azoto (NO_2), ozono (O_3) e polveri fini (PM_{10}), si scrive nel rapporto, occorrerà migliorare e rendere più specifici i provvedimenti già adottati. Non bastano quindi, al momento, i soli miglioramenti tecnici apportati ai veicoli.

Mobilità aziendale (Progetto MOBAZ) - Bilancio 2007-2010

Il bilancio del progetto MOBAZ, che si rivolge alle aziende e alle amministrazioni comunali che impiegano almeno cinquanta persone e che ha come obiettivo contenere il trend di crescita del traffico stradale dovuto alla mobilità aziendale, presenta un risultato abbastanza deludente.

Nonostante gli sforzi del Cantone e dei rappresentanti di Svizzera Energia, dal 2007 a fine 2010, le organizzazioni che sono giunte alla Fase 4 del progetto, ovvero all'adozione del Piano di mobilità aziendale e all'attuazione delle rispettive misure, sono solo 12 (di cui 2 comuni) su un totale di 105 organizzazioni partecipanti[1]. Di queste 12, sei si trovano nella Regione Luganese e cinque nel Mendrisiotto. Dal rapporto emerge che, nel nostro Cantone, la rispondenza del Progetto MOBAZ è molto superiore a quella negli altri Cantoni con un progetto analogo. Questo da un lato evidenzia due cose: sia l'impegno dell'amministrazione e dei rappresentanti di Svizzera Energia in Ticino, sia il fallimento dell'approccio volontaristico fin qui adottato.

Come riportato nel rapporto, l'accessibilità alle attività economiche risulta essere un fattore competitivo importante e per tale motivo occorre che gli operatori economici contribuiscano a promuovere un uso efficace delle infrastrutture e dei servizi di trasporto già disponibili sul territorio. Per noi risulta quindi prioritario essere maggiormente incisivi per ridurre inquinamento, costi e migliorare la competitività.

Il traffico legato alla mobilità aziendale

I dati concernenti questo tipo di mobilità sono allarmanti, sia per quanto riguarda il pubblico che i privati.
Per quanto concerne i funzionari cantonali, nonostante la partecipazione dell'amministrazione al progetto MOBAZ, si è recentemente appreso, in risposta ad un'interrogazione della nostra Gran Consigliera Michela Delcò Petralli che i 1'087 impiegati statali che lavorano a Bellinzona percorrono in macchina per recarsi al lavoro circa 21'633 chilometri ogni giorno. Ciò equivale in media a circa 20 km/persona e veicolo al giorno dato che si ha un grado di occupazione medio delle automobili di 1,03. In pratica questi dati ci dicono che la stragrande maggioranza dei dipendenti dello Stato vanno al lavoro da soli in macchina.

Situazione analoga si ha anche nel settore privato, dove la maggioranza dei dipendenti si reca al lavoro con la propria vettura. Nel settore privato il problema degli spostamenti è inoltre accentuato dal continuo aumento del numero di frontalieri assunti nelle nostre aziende che hanno ormai superato abbondantemente le 53'000 unità e che prediligono per recarsi al lavoro l'impiego della propria vettura. Sono infatti ormai di tutti i giorni le notizie di colonne e ingorghi nel Sottoceneri anche in quelle aree discoste che fino a qualche hanno fa non erano soggette al traffico parassitario come ad esempio il Malcantone.

Conclusione e richieste

Nonostante gli sforzi fin qui intrapresi, la qualità dell'aria continua ad essere preoccupante con continui superamenti dei valori limite per l'ozono (O_3), gli ossidi d'azoto (NO_2) e le polveri fini (PM10) con ripercussioni sulla salute della popolazione.

Inoltre, il traffico continua ad aumentare e le nostre strade ad essere sempre più intasate non solo dal traffico di transito, ma anche dal traffico causato dagli spostamenti casa-lavoro, di cui una fetta sempre più importante è causata dal traffico dei frontalieri che va ad aggiungersi alle nostre abitudini altrettanto autocentriche. La situazione risulta pesante in tutto il Sottoceneri anche in zone più discoste come il Malcantone.

A questa situazione si vanno ad aggiungere piani dei trasporti che prevedono, accanto a moderati incrementi dei trasporti pubblici, ancora sempre nuove strade (ad esempio: galleria Vedeggio-Cassarate, nuova strada di Gronda a Grancia, ampliamento dello svincolo di Mendrisio, semisvincolo a Bellinzona, ecc.) che aggraveranno ulteriormente il problema mobilità.

[1] In Ticino, in base al censimento 2008, risultano 493 aziende con più di 50 dipendenti.

Infine, fino ad ora, il progetto MOBAZ non ha portato dei grandi risultati e non è riuscito a contenere l'incremento del traffico casa-lavoro come è ormai sotto gli occhi di tutti i cittadini. Ad oggi, a nostro avviso, l'approccio volontario si è dimostrato in gran parte inefficace.

Per queste ragioni, riteniamo sia ora di adottare senza più indugi, come del resto evidenziato anche nei rapporti del Cantone, ulteriori misure efficaci. Tra queste riteniamo fondamentale istituire obbligatoriamente la figura del manager della mobilità d'area e imporre alle aziende con 50+ dipendenti e ai comuni l'adozione di Piani della mobilità aziendale regionali in modo da ridurre il traffico generato dagli spostamenti casa-lavoro, l'inquinamento, i costi, liberare le strade e migliorare la qualità di vita dei cittadini.

Francesco Maggi
Per il Gruppo dei Verdi