

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Riduzione dei parcheggi: penalizzati aziende e lavoratori ticinesi?

Il 10 febbraio 2014, il Consigliere di Stato On. Claudio Zali ha affermato a mezzo stampa di voler procedere non solo a una mappatura della situazione e a una - giustificata! - correzione di eventuali abusi nell'ambito dei parcheggi, ma anche ad una riflessione più generale in vista dell'elaborazione di eventuali altre misure di riduzione del traffico veicolare provocato dai pendolari, di miglioramento della viabilità e di incentivazione verso forme di mobilità più razionali. Il tutto, ha specificato, in collaborazione con i vari attori presenti sul territorio - dai Comuni e le Commissioni dei trasporti alle associazioni di categoria interessate - e soprattutto senza restrizioni della libertà di circolazione e non a discapito di lavoratori ed economia.

Belle parole, ma i fatti sono purtroppo diversi. Con decisione del 15 aprile 2014 il Consiglio di Stato ha infatti improvvisamente approvato una modifica del *Regolamento della Legge sullo sviluppo territoriale* (Rlst) che limita fortemente - per tutte le nuove costruzioni, riattazioni e cambiamenti di destinazione sostanziali - il numero di parcheggi privati realizzabili, il tutto con l'obiettivo di favorire l'utilizzo del mezzo pubblico, il carpooling e il trasporto aziendale.

Obiettivi, questi, sicuramente condivisibili, ma perseguiti dall'Autorità cantonale tramite modalità non conformi a quanto stabilito dalla legge e con nuovi parametri che comportano restrizioni del tutto sproporzionate e ingiustificate.

In merito al primo aspetto va rilevato che, secondo gli art. 42 e 43 Lst (già art. 31a della previgente LALPT), che costituiscono la base legale formale sulla quale si fonda la regolamentazione esecutiva contenuta nel relativo regolamento (Rlst; originariamente Regolamento cantonale sui posteggi privati, Rcpp), il Consiglio di Stato era tenuto, al momento dell'adozione di tale regolamentazione, ed è tenuto, per ogni sua modifica, a sentire una apposita Commissione consultiva.

Ed è da notare che il coinvolgimento di tale Commissione era stato imposto dal Gran Consiglio con un apposito emendamento (che integrava il disegno di nuovo art. 31a LALPT proposto dal Consiglio di Stato) inserito su proposta della Commissione speciale per la pianificazione del territorio.

Nel suo rapporto (n. 5345R del 28.08.2003) questa Commissione aveva motivato l'obbligo di coinvolgere una commissione consultiva rilevando che *“sin dall'inizio ... è apparso che la semplice delega al Consiglio di Stato di emanare un regolamento cantonale dei posteggi privati, senza nessuna indicazione supplementare delle intenzioni del legislativo cantonale, non possa essere una misura soddisfacente. In effetti, delegare una competenza nel modo proposto dall'esecutivo, significa, dal profilo strettamente istituzionale e formale, non avere più nessuna possibilità di influenzare la futura evoluzione della normativa, uscendo questa dalla sfera di competenza del legislativo ...”* (§ 4).

Aveva inoltre ulteriormente precisato che detta Commissione consultiva, pur *“sufficientemente snella”* doveva essere *“abbastanza ampia perché in essa possano essere rappresentati gli enti e le associazioni interessate più rappresentativi dei diversi interessi* (§ 4.5.3; al momento dell'elaborazione del Rcpp erano infatti rappresentanti tutte le commissioni dei trasporti e le associazioni di categoria), e che in sede di eventuale modifica della regolamentazione *“il lavoro dovrà essere accompagnato dalla medesima Commissione Consultiva che ha seguito l'allestimento del primo regolamento. La Commissione Consultiva rassegnerà un rapporto e farà le necessarie proposte al Consiglio di Stato”* (§ 4.5.5).

Come sopra accennato, e probabilmente (anche) perché il mancato coinvolgimento degli attori interessati non ha permesso di valutare compiutamente le relative conseguenze, la modifica, con la drastica riduzione dei parcheggi, e contrariamente a quanto premesso, penalizza fortemente lavoratori e aziende. La modifica, infatti, non è di poco conto: stando a nostre valutazioni, difatti, i nuovi parametri porteranno a una riduzione tra il 20 e il 50% (a dipendenza del settore) dei parcheggi che in futuro potranno essere autorizzati. E questo in un territorio morfologicamente complesso, con delle infrastrutture ancora in divenire e con un tasso di motorizzazione fra i più alti a livello nazionale; e senza nessuna distinzione fra Comuni più o meno interessati dal fenomeno del traffico, soprattutto transfrontaliero, da Airolo a Chiasso.

Sulla base di queste considerazioni in merito alla citata modifica di regolamento e facendo uso delle facoltà di cui all'art. 142 LGC/CdS, formuliamo dunque al Consiglio di Stato la seguente interrogazione.

1. Conferma il Consiglio di Stato di aver modificato il citato regolamento non solo senza consultare i principali attori (Comuni, Commissioni dei trasporti e Associazioni di categoria), ma soprattutto contravvenendo all'obbligo legale, sancito dall'articolo art. 43 cpv. 1 della Legge sullo sviluppo territoriale, di consultare l'apposita Commissione consultiva?
2. Tale Commissione consultiva è tuttora in essere? Se no, perché?
3. Non intende il Consiglio di Stato rimediare immediatamente, seppur a posteriori, a questa situazione, coinvolgendo detta Commissione per la verifica della modifica?
4. Nella modifica del regolamento è contenuto un passaggio di competenze dai Comuni alla Sezione della mobilità, che si assumerà il compito di definire la qualità del Servizio di trasporto pubblico e dei piani tecnici di riferimenti: cosa comporta questo cambiamento per Cantone e Comuni?
5. Nel merito delle modifiche dei parametri del regolamento, il Consiglio di Stato ha effettuato delle proiezioni sugli effetti concreti dei cambiamenti? Se sì, come possono essere quantificati? Quali saranno, concretamente, le conseguenze di questa modifica di regolamento per clienti, dipendenti, commerci e aziende?
6. Essendo l'obiettivo quello di diminuire il traffico soprattutto transfrontaliero, quali assicurazioni può fornire il Consiglio di Stato che non vi siano penalizzazioni per i lavoratori residenti e l'esercizio di attività economiche e commerciali, risp. quali misure compensatorie intende il Consiglio di Stato adottare?
7. Prima di passare a provvedimenti sanzionatori, come appunto la drastica riduzione dei parcheggi con l'intento di obbligare l'utente a non utilizzare l'automobile, non ritiene il Consiglio di Stato di dover preventivamente garantire le necessarie infrastrutture di trasporto pubblico, molte delle quali non ancora in essere (pensiamo ad esempio alla galleria di base del Ceneri, al collegamento Bellinzona-Giubiasco o la Mendrisio-Varese)?
8. Non ritiene il Consiglio di Stato più efficace procedere all'elaborazione di una strategia condivisa e propositiva (ad esempio con il coordinamento e rafforzamento di strumenti e incentivi legati alla mobilità aziendale), piuttosto che procedere con misure coercitive a discapito di lavoratori ed economia?

Rinaldo Gobbi
Agustoni - Garzoli - Jelmini - Pagnamenta