

MOZIONE

Incentivare l'uso del trasporto pubblico anche tra i frontalieri

del 13 febbraio 2012

1. Situazione

La mobilità individuale transfrontaliera ha delle ripercussioni assolutamente importanti sullo sviluppo economico del nostro Cantone e sulla salute pubblica dei cittadini.

Prova ne è che il Consiglio di Stato nel rapporto al Gran Consiglio sulle Linee direttive 2012-2015 ha più volte sottolineato questi aspetti:

al punto 1.2 Dimensioni della mobilità scrive:

L'ALCP (accordo di libera circolazione delle persone) implica un probabile sviluppo della mobilità transfrontaliera, con conseguenti problemi di traffico e d'impatto ambientale.

al punto 3.2 Crescita economica scrive:

Alcune strategie andranno sviluppate di concerto con la Confederazione e richiederanno al nostro Cantone la capacità di essere unito e credibile nelle discussioni con Berna. Oltre alle questioni legate alle misure accompagnatorie all'Accordo sulla libera circolazione delle persone (cfr. punto 3.1 Mondo del lavoro), vi sono due questioni centrali:

- (...)
- *garantire una buona rete di mobilità interna e verso l'esterno (...) Occorre inoltre evitare che i problemi di mobilità di una regione, che coinvolgono più politiche e non solo quella dei trasporti, pongano un freno alla crescita economica.*

Nel capitolo sulla Politica ambientale il Consiglio di Stato rileva come nel preservare e recuperare la qualità dell'ambiente, nell'ultimo decennio sono stati compiuti importanti progressi: nel settore della protezione dell'aria è stato possibile ridurre le emissioni di diverse sostanze inquinanti le cui concentrazioni sono rientrate nei limiti di legge (anidride solforosa, monossido di carbonio). Per altre sostanze (ossidi di azoto, polveri sottili, ozono) questo processo è tuttora in atto e necessita di ulteriori sforzi.

Dall'ultimo rapporto dell'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) si rileva che la principale fonte di rumore è il traffico. Il rumore ha effetti sulla salute, spesso sottovalutati, sia a livello psichico (malessere, stress, disturbi della comunicazione del sonno) sia a livello fisico (disturbi uditivi, ipertensione).

Governo e Parlamento, coscienti di questa situazione, hanno profuso numerosi sforzi nel migliorare la rete di trasporti pubblici, nel promuovere l'uso di questi mezzi e nel finanziarne lo sviluppo. Nel mese di novembre del 2011 il Gran Consiglio ha stanziato un credito quadro di 292,2 milioni di franchi, di cui 232 milioni a carico del Cantone, per il finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico per il quadriennio 2012-2015, mentre in gennaio ha votato un credito complessivo di fr. 2'700'000.- per il quadriennio 2012-2015 per l'attuazione dei provvedimenti per la promozione del trasporto pubblico e della mobilità aziendale previsti nell'ambito del Piano di risanamento dell'aria (PRA).

Sulla base delle simulazioni effettuate con il modello di traffico cantonale, la domanda di trasporto per l'orizzonte 2025 aumenterà del 32% rispetto al 2007. La crescita della mobilità si concentrerà sui trasporti pubblici (+110%), ma anche il traffico motorizzato individuale segnerà un incremento del 20%.

La competitività del nostro Cantone è anche legata al mantenimento di una buona mobilità interna e verso l'esterno. Purtroppo la nostra rete autostradale sta raggiungendo la saturazione. L'USTRA prevede che, a medio termine, sull'autostrada A2, nell'area tra Lugano sud e Mendrisio, si verificheranno con sempre maggior frequenza perturbazioni al traffico dovute ai limiti di capacità raggiunti dall'asse stradale e per questo motivo sta studiando un ventaglio di possibili soluzioni strutturali da realizzare a lungo termine con la costruzione di ponti, gallerie o l'ampliamento dell'infrastruttura esistente.

A parte i costi che queste realizzazioni comporteranno, rimane comunque da risolvere il problema a corto e medio termine.

2. Problema

Secondo lo studio "La via del Ceresio" promosso dal sindacato UNIA, dal Comune di Porlezza e dalla SNLL, "il pendolare frontaliero usa quasi esclusivamente mezzi privati e raramente divide la vettura con un collega". Questa affermazione è suffragata da un sondaggio empirico svolto su un campione di 250 frontalieri provenienti dalla regione che si estende da Porlezza all'Alto Lario che ha dimostrato come il 94,96% degli intervistati utilizza l'auto privata per recarsi al lavoro.

Lo studio era volto a verificare la fattibilità di introdurre un servizio navetta lacustre tra Porlezza e Lugano, ma analizza nel suo complesso la questione della mobilità transfrontaliera. Nelle riflessioni conclusive si giunge quindi a ipotizzare una serie di misure: "Per avere un effettivo miglioramento della mobilità, si dovrà agire contemporaneamente in diverse direzioni. In primo luogo in una prospettiva multimodale, attraverso il coordinamento tra gli orari dei battelli e della linea di bus C12, poi sensibilizzando al car sharing. La disponibilità di parcheggi di scambio sul territorio italiano, e le parallele restrizioni alla circolazione e al parcheggio nel centro di Lugano ipotizzate dal Piano della Viabilità nell'area, dovrebbero favorire una mobilità più collettiva, facilitando ad esempio la scelta del car pooling, anche tramite incentivi e disincentivi".

Se si considera che nel Canton Ticino vi sono circa 160'000 posti di lavoro e che oltre 50'000 sono occupati da lavoratori frontalieri e che questi in larga misura usano quasi esclusivamente mezzi privati, possiamo immaginarci che in alcune zone del Cantone almeno la metà del traffico stradale di chi si reca a lavorare è rappresentata da vetture che provengono da oltre frontiera.

Occorre quindi intervenire in questo ambito per preservare l'economia e l'ambiente.

3. Proposta

Il Consiglio di Stato è invitato ad emanare una nuova disposizione per l'impiego all'interno dell'Amministrazione cantonale, delle UAA, degli Enti cantonali, degli Enti a beneficio di un mandato di prestazione, degli Enti sussidiati.

Tutti questi datori di lavoro dovranno applicare le medesime regole per l'assunzione di personale che necessita di un permesso di lavoro: prima di richiedere un permesso di lavoro dovranno infatti dimostrare l'impossibilità di trovare i profili richiesti tra i disoccupati iscritti presso gli Uffici regionali di collocamento.

Nel caso fosse indispensabile assumere un lavoratore frontaliero dovrà venir privilegiato chi fa uso di mezzi pubblici o adotta soluzioni come il car pooling.

La verifica dello svolgimento corretto di questa pratica sarà svolta da una Commissione apposita nominata dal Consiglio di Stato.

Se la verifica dovesse dare esito negativo (prassi non corretta) verranno presi provvedimenti sanzionatori che possono andare dalla diminuzione lineare del contributo globale, alla riddiscussione del contratto di prestazione.

Enti che dovranno applicare questa direttiva (lista non esaustiva):

- Ente ospedaliero cantonale
- Aziende elettrica ticinese
- Banca dello Stato
- USI
- SUPSI
- ACR
- ETT e ETL
- Società di trasporti pubblici con partecipazione maggioritaria degli enti pubblici (Confederazione + Cantone + Comuni).
- Associazioni e fondazioni con le quali è stato sottoscritto un mandato di prestazioni

Inoltre l'Amministrazione cantonale, le UAA, gli Enti cantonali, gli Enti a beneficio di un mandato di prestazione e gli Enti sussidiati dovranno privilegiare acquisti di prodotti fabbricati in Ticino da aziende che impiegano in prevalenza manodopera indigena o prodotti venduti da aziende con sede in Ticino.

Ogni fornitore dovrà inviare all'acquirente una certificazione nella quale deve figurare la percentuale di dipendenti residenti (FTE) che non deve essere inferiore al 75%. Se la percentuale è inferiore al 75% il fornitore deve dimostrare di aver applicato il piano di azione TR9.3 del PRA (Piani di mobilità per le imprese) con certificazione del DT.

Tutti gli Enti dovranno annualmente dimostrare di aver rispettato questa regola; in caso contrario verranno presi provvedimenti sanzionatori che possono andare dalla diminuzione lineare del contributo globale, alla riddiscussione del contratto di prestazione.

4. Conclusione

Queste misure sono intese a privilegiare quei prodotti e quelle imprese che hanno un impatto limitato sull'ambiente per ciò che concerne le emissioni dovute ai trasporti di merci e di persone. Si tratta di misure compatibili con le Linee direttive 2012-2015 del Consiglio di Stato, con il Piano di risanamento dell'aria, con la politica di incentivazione del trasporto pubblico e con la protezione della salute della popolazione ticinese.

Per il Gruppo della Lega dei Ticinesi:

Michele Foletti

Badasci - Barra - Bignasca A. - Bignasca M. -

Caverzasio - Ferrari - Fraschina - Guerra - Minotti -

Ortelli - Ramsauer - Robbiani - Rückert - Seitz