

# Messaggio

numero

**6791**

data

24 aprile 2013

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

## **Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 24 gennaio 2012 presentata da Daniele Caverzasio “Introduzione contrassegno «residente nel Mendrisiotto»”**

Signor Presidente,  
signore e signori deputati,

la mozione prende spunto dai frequenti disagi che si presentano sulle strade del Mendrisiotto e chiede di valutare “la messa in atto di una misura straordinaria, quale può essere un contrassegno, che possa facilitare il transito unicamente dei residenti”.

Preliminarmente teniamo a rilevare che una richiesta analoga, seppur con differenti obiettivi, era già stata formulata nel 2007 dagli allora deputati Graziano Pestoni e Giuseppe (Bill) Arigoni, i quali, mediante una mozione volta a limitare l'inquinamento atmosferico, avevano postulato, assieme a misure quali il potenziamento dei trasporti collettivi e la gratuità del trasporto pubblico, pure l'introduzione di limitazioni del traffico motorizzato individuale nei centri urbani<sup>1</sup>.

Nell'ambito della presa di posizione su tale atto parlamentare – peraltro ancora pendente davanti al Gran Consiglio – lo scrivente Consiglio ha anzitutto avuto modo di sottolineare che lo strumento deputato alla progettazione dei sistemi di trasporto in modo coordinato con lo sviluppo territoriale è principalmente il Piano regionale dei trasporti (PRT), allestito dalle Commissioni regionali dei trasporti (CRT) in collaborazione con il Dipartimento del territorio e tendente, tra l'altro, al contenimento del traffico motorizzato individuale (soprattutto negli agglomerati) nonché alla promozione del trasporto pubblico e della mobilità lenta. Le misure concrete da attuare a livello locale sono definite sulla base degli indirizzi dei PRT e consolidate ove necessario nelle rispettive schede di piano direttore. Nel novero di queste misure possono in linea di massima figurare anche le limitazioni dell'accesso a determinati comparti sul piano locale. Simili provvedimenti rientrano comunque nelle competenze dei Comuni i quali sono tenuti a garantire il necessario coordinamento tramite le CRT e a valutare compiutamente le possibili ripercussioni sul sistema del traffico<sup>2</sup>.

Al pari della proposta contenuta nella mozione Pestoni/Arigoni, l'atto in esame non si limita a prefigurare l'adozione di provvedimenti locali ma mira all'introduzione di una misura generalizzata, straordinaria e sostanzialmente limitativa per gli utenti della strada.

<sup>1</sup>Mozione del 22 ottobre 2007 “Per una diversa mobilità (trasporti collettivi gratuiti – forti limitazione del traffico individuale nei centri urbani)”.

<sup>2</sup>Messaggio n. 6338 del 30 marzo 2010; v. in particolare pag. 3.

A questo riguardo occorre anzitutto rilevare che il nostro ordinamento giuridico non prescrive ai cittadini il mezzo di trasporto che essi devono utilizzare. Anche in virtù di vari accordi internazionali conclusi dalla Svizzera con gli Stati dell'Unione europea come pure con alcuni Paesi extra-europei<sup>3</sup>, il principio della libera scelta del mezzo di trasporto deve valere non solo per tutti i residenti, ma anche per gli stranieri. Tale principio, assieme a quello della libertà dei servizi, costituisce del resto un elemento fondamentale della politica dei trasporti. In simili circostanze, quindi dal profilo strettamente giuridico, una limitazione generale dell'utilizzo delle strade del Mendrisiotto ai soli residenti, configurerebbe senza dubbio un'inammissibile restrizione della libertà personale e della libertà economica nonché un atto discriminatorio.

Una simile misura porrebbe inoltre dei problemi anche nell'ottica dell'equità. Infatti, se si considera che una parte delle strade in questione (perlomeno quelle principali e di collegamento) sono state realizzate e finanziate dal Cantone, l'esclusione di un'importante cerchia di cittadini ticinesi dal loro utilizzo apparirebbe quantomeno difficilmente giustificabile se non insostenibile.

Infine, e indipendentemente da quanto appena rilevato, la restrizione richiesta comporterebbe pure degli inconvenienti a livello di applicazione pratica. A parte le concrete e oggettive difficoltà che si presenterebbero nella definizione dei beneficiari del diritto di circolare sulle strade, per soddisfare gli obiettivi perseguiti dall'atto parlamentare andrebbero messi in atto degli apparati di controllo e di sanzionamento che risulterebbero del tutto sproporzionati rispetto ai risultati perseguiti.

Alla luce di queste circostanze, lo scrivente Consiglio rimane convinto che la soluzione ai problemi indicati dal mozionante debba essere perseguita attraverso altre modalità. L'attuazione e il continuo perfezionamento degli esistenti strumenti pianificatori – in particolare i PRT e i programmi di agglomerato<sup>4</sup> – con un approccio multimodale e uno stretto coordinamento tra sviluppo territoriale e mobilità, appare ancor oggi l'unica via percorribile per affrontare i gravosi disagi legati al traffico veicolare. È altresì chiaro che il successo di questa politica dipende anche dai cambiamenti di abitudine dei cittadini nel campo della mobilità, i quali passano attraverso delle modifiche di mentalità e di comportamento che non possono comunque basarsi su dei divieti, ma devono piuttosto essere favoriti dallo sviluppo di servizi e proposte complementari o alternative all'uso dell'automobile come pure da un'adeguata politica tariffale in tutti i settori.

In questo contesto desta una certa preoccupazione la recente decisione delle Camere federali di aumentare il prezzo della vignetta autostradale a fr. 100.-- senza prevedere l'introduzione di misure atte a mitigare gli effetti di tale provvedimento sul traffico. Al riguardo va segnalato che già nell'ambito della consultazione sulla modifica della Legge sul contrassegno stradale e dando seguito ai timori provenienti dal Mendrisiotto, lo scrivente Consiglio aveva fatto presente alle autorità federali la necessità di valutare l'attuazione di misure mitigatrici quali l'introduzione di una vignetta giornaliera<sup>5</sup>. Questa richiesta, alla quale si sono aggiunte analoghe proposte da parte dei rappresentanti ticinesi alle Camere federali<sup>6</sup>, è purtroppo rimasta senza seguito. Neppure il sostegno alle rivendicazioni dei comuni del Mendrisiotto formulato il 19 febbraio 2013 dallo scrivente

---

<sup>3</sup>Per una panoramica sugli accordi internazionali validi in questo settore v. Messaggio del Consiglio Federale sull'iniziativa popolare "per la protezione della regione alpina dal traffico di transito" in FF n. 75 II pag. 760 e seguenti.

<sup>4</sup>Il Programma di agglomerato del Mendrisiotto, attivato nel 2011, contiene un programma di interventi mirati per meglio governare la mobilità e gode del sostegno finanziario della Confederazione.

<sup>5</sup>Presa di posizione del 13 luglio 2011.

<sup>6</sup>V. ad es. l'intervento del deputato Lorenzo Quadri nell'ambito della discussione in seno al Consiglio nazionale su [http://www.parlament.ch/ab/frameset/f/n/4904/381228/f\\_n\\_4904\\_381228\\_381229.htm](http://www.parlament.ch/ab/frameset/f/n/4904/381228/f_n_4904_381228_381229.htm)

Consiglio all'indirizzo del Consiglio federale ha avuto gli effetti sperati. Con scritto dell'8 marzo scorso, infatti, la Consigliera federale Widmer-Schlumpf, pur condividendo le preoccupazioni locali, ha risposto di non potere assecondare la richiesta di introdurre misure di accompagnamento quale l'esenzione del contrassegno nella zona di confine per una lunga serie di motivi giuridici e pratici. Nella stessa lettera la Consigliera federale ha comunque avuto modo di precisare che l'eventuale passaggio al sistema del cosiddetto contrassegno elettronico, auspicato dal Consiglio federale, potrebbe in futuro consentire di attenuare almeno parzialmente la problematica.

In questo ambito il Consiglio di Stato, consapevole della competenza esclusiva della Confederazione nella gestione dell'autostrada, si è ad ogni buon conto prefissato di mantenere alta la vigilanza e la pressione sulle autorità federali affinché esse valutino e mettano in campo concretamente tutte le misure possibili atte ad incentivare l'utilizzo dell'A2 da parte dei non residenti. A livello cantonale esso intende inoltre continuare a favorire e perfezionare l'adozione di soluzioni per la gestione della mobilità che evitino/allontanino il traffico di transito dagli abitati ed in particolare dai quartieri residenziali e lo canalizzino il più possibile sull'autostrada o sulle strade di collegamento principali, scaricando in tal modo la rete locale. Parimenti, lo scrivente Consiglio intende sensibilizzare i datori di lavoro a voler incentivare (contribuendo anche finanziariamente) i propri collaboratori all'acquisto della vignetta autostradale e, di conseguenza, all'utilizzo della A2.

Come già accennato, queste soluzioni, non sempre accettate di buon grado da parte dei comuni direttamente toccati e della Confederazione (la quale tende piuttosto a difendere la funzione primaria dell'autostrada quale collegamento nazionale e internazionale), vengono studiate e definite mediante gli esistenti strumenti dei PRT e dei programmi di agglomerato e sono costantemente concretizzate dagli enti preposti attraverso misure di tipo infrastrutturale, di segnaletica e/o di gestione del traffico.

Sulla scorta di queste considerazioni il Consiglio di Stato chiede al Gran Consiglio di respingere la mozione.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, P. Beltraminelli

Il Cancelliere, G. Gianella

Annessa: Mozione 24 gennaio 2012

## **MOZIONE**

### **Introduzione contrassegno "residente nel Mendrisiotto"**

del 24 gennaio 2012

Il Mendrisiotto è caratterizzato da una forte suburbanizzazione e da un'elevata domanda di mobilità e dipendenza dal mezzo privato, sia da parte dei residenti ma soprattutto da parte dei frontalieri, creando così non pochi disagi agli utenti autoctoni.

Una situazione che col passare del tempo non va che aggravandosi, rendendo difficile se non impossibile, non solo la normale circolazione tra i nostri paesi, ma anche il normale vivere quotidiano dei nostri centri abitati che si vedono presi d'assalto per evitare le principali vie di comunicazione.

Situazione che porta sempre più spesso i Comuni a propendere, in modo del tutto comprensibile, per la chiusura anche solo parziale del transito veicolare (ultimo esempio Ligornetto) a tutti i veicoli.

Purtroppo sappiamo benissimo tutti che tale misura colpisce indistintamente sia gli automobilisti esteri sia quelli nostrani, e questo nonostante sia chiaro che i problemi viari derivino in maniera preponderante da un'unica categoria di attori.

Ritengo perciò più che opportuno valutare una possibile messa in atto di una misura straordinaria quale può essere un contrassegno che possa facilitare il transito unicamente dei residenti di una zona, il Mendrisiotto, che oggi loro malgrado subiscono oltre al danno (traffico) la beffa (accesso alle nostre vie sempre più difficile).

Daniele Caverzasio