

Rapporto di maggioranza

numero

data

Dipartimento

11 febbraio 2015

TERRITORIO

Concerne

**della Commissione della legislazione
sull'iniziativa parlamentare 24 settembre 2012 presentata nella forma
generica da Francesco Maggi per il 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)**

I. INTRODUZIONE

Con la sua iniziativa del 24 settembre 2012 il deputato Francesco Maggi per il Gruppo dei Verdi chiede di:

«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».

II. MOTIVAZIONI E RICHIESTE DELL'INIZIATIVA

L'iniziativa 24 settembre 2012, che riprende in alcuni punti una precedente iniziativa del [...] ha per obiettivo proporre una soluzione alle nefaste conseguenze del traffico generato da chi lavora in Ticino sulla qualità di vita delle cittadine e dei cittadini ticinesi.

Il deputato Francesco Maggi espone alcuni dati di fatto inconfutabili.

1. la qualità dell'aria continua ad essere preoccupante con continui superamenti dei valori limite per l'ozono (O₃), gli ossidi d'azoto (NO₂) e le polveri fini (PM10) con ripercussioni sulla salute della popolazione;
2. le strade ticinesi sono sempre più intasate, sia a causa del traffico di transito, sia a causa degli spostamenti casa-lavoro;
3. il progetto MOBAZ (Mobilità aziendale) ha raccolto magri risultati.

Il deputato Francesco Maggi ritiene inoltre che alcune opere infrastrutturali realizzate o previste («ad esempio: galleria Vedeggio-Cassarate, nuova strada di Gronda a Grancia, ampliamento dello svincolo di Mendrisio, semisvincolo a Bellinzona, ecc.») avrebbero la conseguenza di aggravare il problema della mobilità in Ticino.

Quest'ultima tesi, che sembra postulare un'equazione "strade = problemi di mobilità", non incontra il convincimento della maggioranza della Commissione.

Secondo il deputato Maggi *«l'approccio volontario si è dimostrato in gran parte inefficace»* per contrastare l'aumento del traffico.

L'iniziativista propone quindi di *«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»*.

L'iniziativa definisce "manager della mobilità d'area" la persona il cui compito 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»*.

Il manager della mobilità aziendale, sempre secondo la definizione dell'iniziativa, ha invece il compito *«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»*.

In sede di audizione commissionale l'iniziativista ha indicato che, nell'accezione intesa dall'iniziativa, il manager aziendale del traffico non rappresenterebbe un onere supplementare per l'azienda: dovrebbe essere una persona già alle dipendenze dell'azienda, formata in modo specifico (vi sono corsi organizzati a livello europeo, mentre in Svizzera sono organizzati nel contesto dell'iniziativa Città dell'energia) e incaricata di informare i dipendenti sulle possibilità di trasporto alternativo (trasporti pubblici, abbonamenti ecc.) e gestire i dati sugli spostamenti del personale.

Il manager d'area è invece una figura già esistente all'interno delle commissioni dei trasporti; si occuperà di riunire i dati raccolti dai vari manager aziendali e su tale base adeguare i sistemi di trasporto pubblico sulle necessità degli utenti.

L'iniziativista ha precisato che non è considerato prioritario introdurre un sistema di sanzioni in caso di violazione di eventuali obblighi legali.

L'istituzione obbligatoria di *«piani della mobilità aziendale regionale»* (per Comuni e aziende con più di 50 dipendenti) non è spiegata né motivata in modo più approfondito nell'iniziativa, né è stata altrimenti illustrata in sede di audizione commissionale.

Anche se il "dispositivo" dell'iniziativa è centrato sull'istituzione del manager della mobilità d'area e sull'istituzione di piani di mobilità aziendale regionale, l'esame commissionale – anche a seguito del contenuto dell'audizione dell'iniziativista – si è concentrata sulla possibilità di introdurre un obbligo di istituire un manager della mobilità aziendale.

III. CONSIDERAZIONI COMMISSIONALI

La Commissione ha esperito l'audizione di funzionari della Sezione della mobilità del Dipartimento del territorio.

Secondo il parere della Sezione della mobilità l'obbligo di istituire la figura del manager della mobilità non è una risposta che va nella giusta direzione perché porrebbe alcuni

problemi, in particolare relativamente al controllo dell'applicazione di tale misura, alla verifica della qualità dei risultati e alla possibilità di sanzionare eventuali mancanze.

La Commissione, considerato come il Dipartimento del territorio, soprattutto negli ultimi mesi, si sia fatto promotore di diverse iniziative in materia di mobilità (alcune delle quali già approdate sui banchi del Gran Consiglio) ha ritenuto di chiedere una nuova presa di posizione al Consiglio di Stato sull'oggetto in esame.

Con scritto datato 11 novembre 2014 il Consiglio di Stato ha ribadito la propria contrarietà all'iniziativa in oggetto, indicando di non ritenere auspicabile l'introduzione dell'obbligo per le aziende di una certa dimensione di introdurre il manager del traffico.

La maggioranza della Commissione non condivide del tutto il parere espresso dal Consiglio di Stato; la (im)mobilità in Ticino è fonte di molteplici problematiche, sia per quanto riguarda la salute, sia per quanto riguarda la funzionalità della rete stradale.

Ogni misura che possa favorire la mobilità pubblica deve quindi essere esplorata e incoraggiata, se ciò appare giustificato da un ragionevole rapporto fra costi e benefici.

In questo senso la richiesta stabilire che le aziende e gli enti pubblici debbano comunicare alle commissioni dei trasporti i dati sugli spostamenti del personale – con le dovute precauzioni per tutelare la sfera privata dei dipendenti – al fine di adeguare i sistemi di trasporto pubblico sulle necessità degli utenti è condivisa e accettata.

Per contro la maggioranza della Commissione non condivide la proposta di imporre all'interno dell'azienda una figura incaricata di informare i dipendenti sulle possibilità di trasporto alternativo (trasporti pubblici, abbonamenti ecc.).

Premesso che la neutralità finanziaria di una simile figura appare quantomeno dubbia, è condivisibile quanto affermato dal Consiglio di Stato in ordine alla (quasi) impossibilità di verificare l'effettiva applicazione di tale misura e la qualità, in particolare relativamente al controllo dell'applicazione (anche qualitativa) di tale misura, considerata pure l'assenza di sanzioni.

L'iniziativa può se del caso essere accolta nel senso di stabilire che le aziende e gli enti pubblici debbano inoltrare ai propri dipendenti eventuale materiale informativo allestito dal Cantone in relazione a offerte promozionali (p.es. l'abbonamento Arcobaleno nei mesi estivi) o a un ampliamento dell'offerta nel trasporto pubblico.

Questa soluzione a mente della maggioranza della Commissione consente di raggiungere, almeno in parte, gli obiettivi dell'iniziativa senza imporre alle aziende (e ai loro dipendenti) oneri burocratici verosimilmente privi di qualsiasi efficacia.

La maggioranza della Commissione non condivide invece la richiesta di istituire obbligatoriamente "piani della mobilità aziendale regionale" per Comuni e aziende con più di 50 dipendenti.

Dal profilo giuridico è in effetti quantomeno dubbio che un datore di lavoro possa effettivamente pianificare la mobilità aziendale dei propri dipendenti.

L'iniziativista, in sede di audizione, ha citato l'esempio di un datore di lavoro che nel contratto di assunzione obbliga i dipendenti a far uso della condivisione del veicolo privato (cosiddetto car pooling); inoltre l'azienda organizza il trasporto via navetta aziendale da due località in cui si concentra il maggior numero di collaboratori. Secondo l'iniziativista tali misure hanno permesso di ridurre il numero di veicoli privati del 63%.

Ora, per quanto gli obiettivi del datore di lavoro siano senz'altro lodevoli, e i risultati per la mobilità positivi, la maggioranza della Commissione non può trascurare di considerare come tale condizione contrattuali travalichi probabilmente quanto può essere imposto da un datore di lavoro a un lavoratore.

Il lavoratore, nel tragitto casa-lavoro, ha il diritto di organizzarsi come meglio crede, ferme restando eventuali norme di diritto pubblico.

Il datore di lavoro, peraltro, salvo casi di evidente asimmetria nei rapporti di forza contrattuali, non avrebbe alcun mezzo per imporre ai propri dipendenti l'uso del mezzo pubblico, né la maggioranza della Commissione ritiene ammissibile che un dipendente sia licenziato o "multato" per essersi recato al lavoro con la propria automobile.

L'obbligo di introdurre piani di mobilità aziendale – vista la loro dubbia coercibilità – risulterebbe quindi meramente declamatorio e comporterebbe quindi costi inutili per le aziende.

Da questo punto di vista appaiono più condivisibili (anche se probabilmente meno efficaci) iniziative volte a limitare il numero di posteggi aziendali o misure di incentivo alla mobilità aziendale.

IV. CONCLUSIONI

Per tutto quanto sopra riportato, la maggioranza della Commissione chiede al Gran Consiglio di respingere l'iniziativa parlamentare presentata nella forma generica da Francesco Maggi per il 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).

Per la maggioranza della Commissione della legislazione:

Maurizio Agustoni, relatore
Celio - Franscella - Galusero - Ghisolfi -
Giudici - Mellini - Minotti - Pedrazzini -
Rückert (per le conclusioni) - Viscardi