

Rapporto di minoranza

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

Due le richieste dell'iniziativa di Francesco Maggi, per il gruppo dei Verdi, del 24 settembre 2012:

- istituire la figura del manager della mobilità d'area
- prevedere l'adozione di piani di mobilità aziendale per le aziende con più di 50 dipendenti e i comuni.

Queste misure sono già attuate in alcuni Paesi europei (Francia, Italia, Svezia, Olanda) nonché in alcune città svizzere e hanno come obiettivo la riduzione del traffico causato dagli spostamenti casa-lavoro, una riduzione dell'inquinamento e dei costi che ne derivano e in definitiva quindi un miglioramento della qualità di vita dei cittadini.

II. MOTIVAZIONI E RICHIESTE

Un'iniziativa simile, presentata da Francesco Maggi per l'intergruppo ambiente il 21 febbraio 2006, non aveva incontrato i favori del Parlamento. Nel rapporto commissionale si evidenziava il pregio dell'iniziativa di aver sollevato un tema (già allora!) di attualità, ma si riteneva che le richieste non rientrassero nella filosofia delle misure promosse a livello federale, di stampo incitativo piuttosto che normativo. Il Gran Consiglio ha quindi respinto l'iniziativa in quanto confidava nelle misure già intraprese, quali la campagna di Svizzera Energia "Gestione della mobilità delle imprese" e le misure previste dal Piano di risanamento dell'aria 2006-2016.

Considerato che da allora la qualità dell'aria non è migliorata in maniera sostanziale, i superamenti dei valori massimi fissati dall'ordinanza federale sull'inquinamento atmosferico sono all'ordine del giorno, le strade nel nostro Cantone sono sempre più intasate, il progetto MOBAZ (mobilità aziendale) non ha ottenuto i risultati sperati, il deputato Francesco Maggi, per il gruppo dei Verdi, ha ripresentato un'iniziativa analoga il 24 settembre 2012.

III. CONSIDERAZIONI COMMISSIONALI

Sentiti l'iniziativista, i funzionari della Sezione della mobilità e il Consiglio di Stato, la maggioranza commissionale ritiene utile che le aziende e gli enti pubblici comunichino alle commissioni dei trasporti i dati sugli spostamenti del personale per adeguare i sistemi di trasporto pubblico, ma non reputa utile imporre alle aziende con più di 50 dipendenti un manager del traffico.

Alla luce di dati oggettivi sull'evoluzione della mobilità e l'inquinamento ad esso connesso riportati in seguito, la minoranza commissionale ritiene per contro che misure incisive per contrastare il problema del traffico, che intasa polmoni e strade danneggiando la salute e nuocendo all'economia, siano più che urgenti. L'istituzione di manager del traffico come richiesto dall'iniziativa è una di queste misure.

IV. L'EVOLUZIONE DEL TRAFFICO

Negli ultimi anni il traffico in Ticino non ha fatto che aumentare. Parte dell'aumento è riconducibile al consistente aumento di lavoratori frontalieri (dal 2012, quando è stata depositata l'iniziativa, d oggi si è passati da 53 mila a 63 mila!). D'altra parte non si può sottacere che il Ticino è il Cantone che a livello svizzero presenta il più alto tasso di automobili pro capite: nel 2013 si contavano 621 automobili per mille abitanti (ivi compresi i bambini). Questo record negativo si spiega solo in piccola parte con la conformazione del nostro territorio e molto più con una politica della mobilità inefficace, incompleta e in ritardo sui tempi. I buoni risultati riscontrati con il miglioramento della rete TILO sono così offuscati dall'esplosione del traffico su strada.

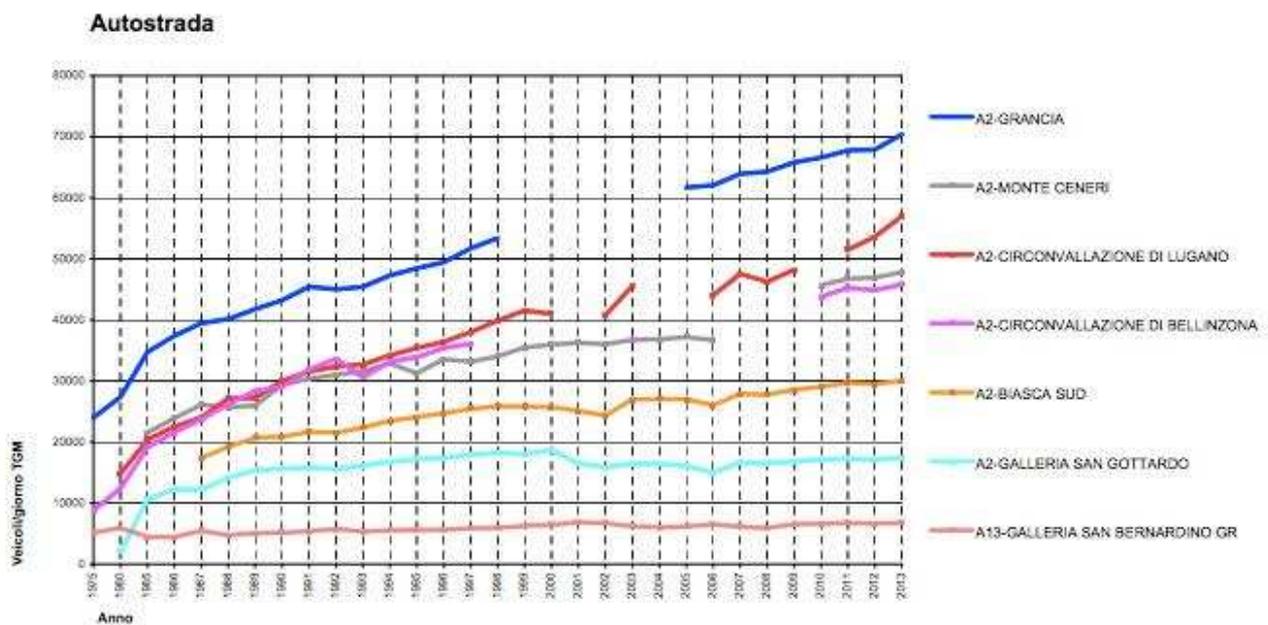


Gráfico 1: evoluzione del traffico sull'autostrada dal 1975 a oggi (fonte: rapporto *Mobilità in Ticino 2013*). Il quadro che si presenta sulle strade non è differente: il traffico aumenta ovunque.

L'aumento del traffico si riflette negativamente anche sulla qualità dell'aria nel nostro territorio. Le concentrazioni di diossido d'azoto (NO₂), dell'ozono (O₃) e delle polveri fini (PM10) si situano abbondantemente sopra la media nazionale e hanno superato anche nel 2013 i valori limite fissati dall'Ordinanza federale contro l'inquinamento atmosferico (OIA) sia per le medie annue che per quelle giornaliere o orarie¹. Che l'inquinamento atmosferico nuoce gravemente alla salute è cosa nota a tutti. In Svizzera ogni anno si registrano più di 3700 morti premature dovute all'inquinamento atmosferico (dati Ufficio federale dell'ambiente).

Il traffico stradale non nuoce però solo alla salute dei cittadini, ma anche all'economia con evidenti costi diretti per le aziende e altissimi costi esterni, ovvero costi che non ricadono sulle spalle di chi li provoca ma vanno a carico di tutta la comunità, che a livello svizzero superano gli 8000 milioni di franchi annui².

V. LE MISURE VOLONTARIE

Già i pochi dati elencati mostrano chiaramente che le misure incitative, su cui sembra voler continuare a confidare la maggioranza commissionale, non solo non sono state sufficienti per ridurre il traffico, non sono nemmeno state in grado di contenerlo.

Che ancora nel 2012, tra le aziende con più di 50 dipendenti, solo una su quattro partecipi al progetto MOBAZ (dati 2012) e che nelle ore di punta sulle vetture che intasano le strade si contano in media 1.1 persone per automobile (1.03 per l'Amministrazione cantonale!), sono segnali inconfutabili che le misure attuali, se non del tutto inutili, sono quantomeno insufficienti.

La minoranza commissionale è quindi fermamente convinta che sia necessario un deciso cambiamento di paradigma. Le misure proposte nell'iniziativa in oggetto – l'introduzione del manager della mobilità d'area e piani di mobilità aziendale per le aziende con più di 50 dipendenti – non basteranno da sole a risolvere il problema, ma vanno nella giusta direzione e sono quindi da concretizzare al più presto.

Le riserve della maggioranza commissionale, che solleva dubbi sul fatto che un datore di lavoro possa pianificare la mobilità aziendale dei propri dipendenti, non sono giustificate. La pianificazione della mobilità aziendale, infatti, non per forza deve avvenire mediante obblighi contrattuali, ma potrebbe ad esempio essere attuata con un sistema interno di incentivi. Un'altra, efficace misura potrebbe essere la riduzione dei parcheggi disponibili o un aumento del costo dell'affitto, una misura che già nel breve termine garantirebbe il successo del car pooling, la misura più immediata, semplice da attuare, efficace e a buon mercato per ridurre drasticamente il traffico.

Le misure attuabili sono molteplici e, con l'istituzione di manager del traffico interni alle strutture aziendali, possono essere adattate alla realtà e alle esigenze delle singole aziende.

¹ Cfr. *Rapporto sulla qualità dell'aria 2013* (come pure quello di tutti gli anni precedenti).

² Cfr. Ufficio federale di statistica, *Kosten und Finanzierung des Verkehrs - Externe Kosten* (<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/02/blank/01/01.html>).

VI. CONCLUSIONI

Per tutto quanto sopra riportato, la minoranza della Commissione della legislazione chiede al Gran Consiglio di accogliere integralmente le richieste dell'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).

Il Consiglio di Stato è incaricato di presentare le necessarie modifiche di legge.

Per la minoranza della Commissione della legislazione:

Greta Gysin, relatrice
Cereghetti - Corti