

# Rapporto

numero

data

competenza

21 novembre 2024

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

## **della Commissione ambiente, territorio ed energia sull'iniziativa parlamentare 18 novembre 2019 presentata nella forma generica da Massimiliano Robbiani (ripresa da Stefano Quadri) “Traffico: servono soluzioni forti!”**

### **1. INTRODUZIONE**

Il Consiglio di Stato, nella presa di posizione contenuta nella ris. gov. 2844 del 3 giugno 2020 all'indirizzo della CATE, evidenziava come l'iniziativa in esame prenda spunto dalla constatazione che gli ingorghi stradali bloccano quotidianamente il traffico, in particolare nel Sottoceneri, e richiede una svolta nella politica adottata a ogni livello istituzionale in Ticino.

Partendo dal presupposto che la condivisione dell'auto contribuisce alla riduzione del traffico, l'iniziativa generica dell'ex collega Robbiani propone l'introduzione di misure coercitive come l'obbligo di condivisione dell'auto per i pendolari in entrata sul territorio ticinese (almeno in tre per auto), pena il pagamento di una tassa pari al doppio del costo di una carta giornaliera per il trasporto pubblico. L'iniziativa chiede altresì di limitare la circolazione stradale in caso di situazioni di smog acuto introducendo un sistema di vignette in base alla categoria di emissione del veicolo, analogamente a quanto introdotto a Ginevra.

### **2. OBBLIGO DI CONDIVISIONE DELL'AUTO**

Per quanto attiene alla richiesta di obbligo di condivisione dell'auto, pur condividendone l'intento, il Governo evidenziava come nel nostro ordinamento giuridico viga il principio della libera scelta del mezzo di trasporto. Tale principio permette a ogni cittadino di scegliere liberamente il mezzo che più lo aggrada. Pertanto la richiesta avanzata dal collega sarebbe inapplicabile.

Oltre a ciò va rilevato come si tratti di regole stabilite pure a livello internazionale. In particolare l'Accordo fra la Svizzera e l'Unione europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (RS 0.740.72) sancisce il principio della libera scelta del mezzo di trasporto (art.1 cpv. 2). Anche l'accordo sulla libera circolazione delle persone con l'Unione europea e i suoi Stati membri prevede una serie di diritti, quali ad esempio il diritto d'entrata e il diritto di accesso a un'attività economica, fondati sul principio di non discriminazione in ragione della nazionalità.

Pertanto – come peraltro sottolineato dal Consiglio di Stato nella sua presa di posizione – la misura proposta, in quanto intesa a limitare il principio della libera scelta del mezzo di trasporto e riguardante esclusivamente i cittadini domiciliati all'estero che si spostano per

Rapporto del 21 novembre 2024

una ragione specifica, entra in conflitto sia con il nostro ordinamento giuridico che con quello internazionale. Per tali motivi non può dunque essere accolta.

Inoltre, per ciò che riguarda l'imposizione del pagamento di una tassa in caso di non rispetto dell'obbligo di condividere il veicolo con almeno altre due persone, va aggiunto che in base all'art. 82 cpv. 3 della Costituzione federale l'utilizzo delle strade pubbliche è esente da tasse, salvo eccezioni decise dall'Assemblea federale. Pertanto, anche sotto questo punto di vista, l'iniziativa si rivela in contrasto con il diritto superiore.

Dal profilo pratico risulta infine inattuabile la distinzione tra coloro che si spostano per recarsi al lavoro (pendolari) e coloro che si muovono per altri scopi (acquisti, tempo libero, ecc.).

### **3. RESTRIZIONE ALL'USO DI P+R**

La restrizione all'uso di P+R è il secondo punto invocato dall'ex collega Robbiani. Premesso che la regolamentazione dei P+R è di competenza del proprietario del posteggio e che il Consiglio di Stato persegue l'obiettivo di favorire il raggiungimento della stazione ferroviaria con il trasporto pubblico su gomma o tramite la mobilità lenta, la Commissione ritiene che l'opinione espressa dal Governo medesimo, che evidenziava come "la priorità dell'acquisto di un abbonamento P+R dovrebbe essere data a chi non può raggiungere la stazione ferroviaria in questo modo ed è quindi costretto a utilizzare l'automobile", è condivisibile in toto.

Un secondo obiettivo consiste nell'orientare chi utilizza l'auto verso gli impianti P+R più vicini all'origine del viaggio, in modo da minimizzare gli spostamenti in automobile e massimizzare le tratte percorse in treno. Questo obiettivo può essere raggiunto favorendo l'introduzione di criteri di assegnazione degli abbonamenti P+R annuali e mensili basati sulla zona di residenza, individuando delle aree funzionali a cui fa riferimento il P+R, che per i frontalieri si trovano soprattutto oltre confine.

### **4. LIMITAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE IN BASE AL GRADO DI EMISSIONI DELLE AUTO**

Questo terzo provvedimento non si prefigge di arginare il traffico giornaliero, bensì di limitarlo durante i periodi di smog acuto.

Nella fattispecie, nel nostro Cantone è in vigore sin dal 30 gennaio 2007 un decreto esecutivo concernente i provvedimenti d'urgenza in caso di inquinamento atmosferico acuto.

Il Consiglio di Stato dispone quindi già oggi degli strumenti per limitare temporaneamente fino a un massimo di 8 giorni la circolazione su strade cantonali e comunali di automobili e autofurgoni diesel EURO 3 e inferiori all'interno delle aree interessate, garantendo per tutta la durata di queste restrizioni alla circolazione la gratuità dell'uso del trasporto pubblico per tutte le zone della Comunità tariffale Arcobaleno (CTA), escluso sui treni di lunga percorrenza (Eurocity ed Intercity).

L'attivazione di queste misure avviene quando in almeno 2 stazioni di misurazione rappresentative per l'esposizione della popolazione la concentrazione media giornaliera di

Rapporto del 21 novembre 2024

polveri fini PM10 eccede 100 pg/m<sup>3</sup> per 2 giorni consecutivi (circostanze estreme e quindi rare nel tempo).

L'introduzione in Ticino del sistema applicato a Ginevra – citato nell'atto parlamentare del collega Robbiani e ripreso nella presa di posizione del Consiglio di Stato – avrebbe quale conseguenza l'introduzione della gratuità dell'uso del trasporto pubblico ogni qual volta il valore della media giornaliera delle PM10 superi il limite di 50 pg/m<sup>3</sup> fissato dall'Ordinanza contro l'inquinamento atmosferico.

La gratuità del trasporto pubblico estesa derivante da questa proposta comporterebbe una maggiore spesa per il Cantone variabile tra 0.8 e 3.6 milioni di franchi l'anno solo per i mancanti introiti derivanti dai biglietti non venduti. Si aggiungerebbe poi una spesa supplementare stimabile in 0.5 e 1.0 milioni di franchi per gli aspetti organizzativi, amministrativi e di comunicazione delle imprese di trasporto e i mancati incassi dalla vendita degli abbonamenti.

Considerata in particolare la delicata situazione finanziaria in cui versano le casse cantonali, un eventuale approfondimento in tal senso non solo non sarebbe opportuno, ma nemmeno attuabile.

In conclusione, pur riconoscendone i buoni propositi, la proposta risulta difficilmente applicabile sia dal un punto di vista giuridico che da quello tecnico e, non da ultimo, finanziario.

\* \* \*

La Commissione auspica un rafforzamento delle discussioni con i partner istituzionali italiani per migliorare il trasporto pubblico e il P+R oltre frontiera.

Considerato quanto precede, la Commissione ambiente, territorio ed energia esorta il Gran Consiglio ad aderire alla presa di posizione del Consiglio di Stato, che invita a non accettare l'iniziativa in esame.

Per la Commissione ambiente, territorio ed energia:

Stefano Tonini, relatore

Berardi (con riserva) - Bühler - Buri -

Buzzi - Cedraschi - Ermotti-Lepori -

Genini Sem - Mobiglia (con riserva) - Padlina -

Piccaluga - Prada - Renzetti - Rigamonti -

Terraneo - Tricarico - Zanini Barzaghi