

Rapporto

numero

6654 R

data

29 aprile 2014

Dipartimento

TERRITORIO / FINANZE E ECONOMIA

Concerne

della Commissione della gestione e delle finanze

- **sulla mozione 21 febbraio 2011 presentata da Nicoletta Mariolini e cofirmatari per il gruppo PS (ripresa da Carlo Lepori) "Mobilità aziendale e mezzi collettivi"**
(v. messaggio 19 giugno 2012 n. 6654)
- **sull'iniziativa parlamentare 21 febbraio 2011 presentata nella forma generica da Nicoletta Mariolini e cofirmatari per il gruppo PS (ripresa da Carlo Lepori) "Mobilità aziendale e mezzi collettivi"**

1. RICHIESTE DELL'INIZIATIVA E DELLA MOZIONE

La ex collega Nicoletta Mariolini, a nome del gruppo PS, ha presentato due atti parlamentari collegati nel febbraio 2011, una mozione e un'iniziativa generica. Con questo rapporto diamo evasione a entrambi.

L'iniziativa (come la mozione d'altronde) si aggancia alle politiche esistenti di promozione della mobilità aziendale, ritenute insufficienti seppur meritorie e chiede che il Cantone adegui le attuali norme relative alle facilitazioni tariffali, incluse nella legge sui trasporti pubblici del 1994, estendendole ai datori di lavoro con personale che fa uso di mezzi pubblici. In pratica si chiede che il cantone finanzia con incentivi mirati i datori di lavoro che spingono i loro dipendenti a fare uso di mezzi pubblici. Incentivi mirati di questo tipo contribuirebbero a creare una cultura aziendale e sociale che privilegia il trasporto pubblico e contribuisce alla qualità dell'aria e della mobilità.

Va qui ricordato che il credito complessivo di 2'700'000 franchi per il quadriennio 2012-2015 per l'attuazione dei provvedimenti per la promozione del trasporto pubblico e della mobilità aziendale sono appunto previsti nell'ambito del Piano di risanamento dell'aria (PRA).

La mozione, più generica com'è natura di questo strumento parlamentare, chiede invece al Governo di farsi carico di soluzioni che potrebbero essere concretizzate nell'ambito della definizione dei contratti collettivi di lavoro. Si tratta di una richiesta di più complessa concretizzazione ma dalla chiara valenza politica, considerate le implicazioni che la ormai pressoché continua saturazione dell'offerta di mobilità ha sul piano sanitario, ambientale ed economico.

2. ALTRI ATTI PARLAMENTARI

Nel corso degli ultimi anni molti atti parlamentari si sono occupati del tema, anche perché la mobilità legata al lavoro rappresenta una parte importante della richiesta generale di mobilità. Negli ultimi anni, poi, la crescita del numero di lavoratori frontalieri ha ulteriormente accentuato i problemi (che, va detto, non sono comunque causati solo dalla mobilità dei frontalieri). In generale il grado di occupazione delle automobili da parte di chi le usa per recarsi al lavoro è più o meno identico sia per i frontalieri sia per i lavoratori residenti, ossia grossomodo una persona per auto.

Di seguito si elencano, tra i moltissimi atti parlamentari che si sono occupati di mobilità in senso lato, quelli che hanno maggiore attinenza con l'argomento di questo rapporto.

La mozione del 13 febbraio 2012 di Michele Foletti e cofirmatari per il gruppo Lega "Incentivare l'uso del trasporto pubblico anche tra i frontalieri", evasa parzialmente nell'ambito della trattazione delle mozioni sul modello Ginevra. L'atto parlamentare propone di subordinare l'assunzione di frontalieri alla disponibilità di questi all'uso di trasporti pubblici.

La mozione del 29 novembre 2010 di Christian Vitta e cofirmatari per il gruppo PLR "Un Fondo per assicurare a medio-lungo termine il finanziamento delle infrastrutture della mobilità?", le cui richieste sono perfettamente riassunte nel titolo.

La mozione del 23 gennaio 2012 di Marco Passalia e cofirmatari per il gruppo PPD "Agevolazioni fiscali per aziende che investono nella mobilità sostenibile dei propri dipendenti", che chiede, essenzialmente, di valutare l'introduzione di sconti d'imposta per le aziende che investono nella mobilità sostenibile.

Entrambi questi atti parlamentari sono tuttora in attesa di evasione, anche se alcune delle osservazioni emerse nel corso dell'esame commissionale dei due atti di Nicoletta Mariolini, in particolare durante l'audizione del Consigliere di Stato Claudio Zali, sono rilevanti anche dal punto di vista della discussione che sarà condotta intorno alle mozioni di Christian Vitta e di Marco Passalia.

3. LAVORI COMMISSIONALI

Oltre all'audizione di Nicoletta Mariolini, la Commissione della gestione e delle finanze ha incontrato il Consigliere di Stato Claudio Zali in occasione della seduta dell'11 marzo 2014. Si è trattato di un'audizione molto interessante anche perché ha permesso di intuire che alcune valutazioni "eccessivamente ottimistiche" da parte del Governo della politica di promozione della mobilità aziendale sono in corso di revisione.

Se infatti la strategia del Governo è attualmente "a costo zero", il Consigliere di Stato Zali ha anticipato alla Commissione della gestione e delle finanze che «*in futuro essa beneficerà sia delle risorse previste con il messaggio sul cash-bonus sia [di quelle] derivanti dalla fiscalizzazione dei posteggi messi a disposizione dai grandi generatori di traffico (aziende e centri commerciali)*».

Scopo dell'operazione è il finanziamento del trasporto pubblico a fronte della grande crescita dell'offerta prevista con l'apertura della galleria del Monte Ceneri: «*la conseguente notevole crescita dei costi non sarà sostenibile tramite i normali canali di finanziamento, per cui occorrerà trovare nuove fonti di finanziamento, tra cui appunto la fiscalizzazione dei posteggi*».

Sul piano della mobilità aziendale è stato confermato l'approccio «*non coercitivo*». In base a questo approccio si prevede di procedere «*in maniera consensuale, attraverso negoziazioni contemplanti aspetti come la riduzione dei posteggi a disposizione del personale, la fiscalizzazione degli stessi, l'attribuzione di bonus nel caso di interventi a favore della mobilità aziendale, ecc.*».

Il Direttore del Dipartimento del territorio ha informato la Commissione sulla sua intenzione di stipulare specifiche convenzioni con i singoli datori di lavoro, spingendosi fino alla possibilità di «*riunire in comparti territoriali i grandi generatori di traffico in modo da riuscire a definire una strategia più coordinata*».

Particolarmente interessanti, ai fini dell'analisi dell'atto parlamentare in oggetto, sono le valutazioni critiche fatte dal Consigliere di Stato in merito alla politica di promozione della mobilità aziendale operata finora dal Governo.

Le iniziative messe in atto nel passato dal Dipartimento del territorio, per quanto lodevoli, infatti «*non hanno trovato la giusta corrispondenza presso i datori di lavoro e, più in generale, i grandi generatori di traffico*». Ciò è verosimilmente dovuto al fatto che «*il Dipartimento del territorio e il Consiglio di Stato non hanno forse avuto sufficiente volontà per promuoverle e applicarle con maggiore forza*».

A fronte di una situazione sul campo che diventa ogni giorno più insostenibile, specialmente nel Mendrisiotto e nel Luganese, avanza la consapevolezza «*che non è sufficiente eseguire interventi sul piano infrastrutturale, comunque costosi e concretizzabili solo nel lungo periodo, ma che occorre individuare soluzioni che abbiano ripercussioni positive a corto termine per quanto concerne la riduzione dei flussi di veicoli privati*».

Tale consapevolezza è ulteriormente rafforzata dalle previsioni di aumento del traffico che prevedono per i prossimi anni uno sviluppo lineare e nessuna inversione di tendenza.

Sulla scorta di queste considerazioni e su richiesta esplicita dei commissari, il Consigliere di Stato ha confermato che le valutazioni attuali in merito alla proposta contenuta nella mozione differiscono da quelle contenute nel messaggio n. 6654, aprendo così la porta all'accoglimento della mozione e dell'iniziativa parlamentare generica in oggetto.

4. CONCLUSIONE

La mobilità è composta di spostamenti sistemici e non sistemici. I primi afferiscono principalmente alla mobilità professionale (cioè gli spostamenti di chi si reca al lavoro). Benché, al contrario di quanto possa apparire a prima vista, gli spostamenti non sistemici (shopping, divertimento, altre ragioni personali) siano numericamente superiori, la mobilità connessa con il lavoro può più facilmente (ma non facilmente in assoluto) essere regolata dalla mano pubblica.

È chiaro che gli interventi non possono che essere molteplici, coinvolgendo riflessioni nell'ambito della politica aziendale, fiscale e della pianificazione territoriale.

Tuttavia una proposta relativamente semplice come quella avanzata dall'iniziativa parlamentare in oggetto promette di avere un rapporto molto positivo tra costi e benefici e di rappresentare uno strumento che, pur non essendo coercitivo, porta in sé le premesse per un buon accoglimento da parte dei datori di lavoro.

Per quanto attiene alle domande della mozione, esse sono molto generiche e si limitano ad auspicare un ruolo di "moral suasion" del Governo nell'ambito delle trattative di sviluppo

o conferma di contratti collettivi di lavoro. La Commissione può certamente fare propri questi auspici pur non avanzando soverchie speranze che, finché ci si limita agli auspici, la situazione sul terreno cambierà in maniera sufficiente.

* * * * *

La Commissione della gestione e delle finanze propone quindi al Gran Consiglio di accettare entrambi gli atti parlamentari.

Per la Commissione gestione e finanze:

Sergio Savoia, relatore

Bacchetta-Cattori - Badasci - Bignasca A. -

Caimi - Chiesa - Foletti - Garobbio - Gianora -

Guerra - Guidicelli - Kandemir Bordoli -

Lurati S. - Solcà - Vitta