

# Rapporto al messaggio 4192

Della Commissione della legislazione sul messaggio 30 novembre 1993 riguardante il decreto legislativo concernente la limitazione degli orari di apertura delle stazioni di distribuzione e di vendita dei carburanti nel Sottoceneri

Il cosiddetto "Decreto pompe" fa ormai discutere da diversi anni. Il primo fu in vigore tra il 1° dicembre 1990 ed il 31 maggio 1991. Dopo le valutazioni dei risultati il Consiglio di Stato ne propose uno nuovo con messaggio del luglio 1991. Votate, nel mese di dicembre del medesimo anno da parte del Gran Consiglio, le nuove normative vennero introdotte dall' Esecutivo cantonale a partire dal 1° marzo 1992 per la durata di due anni; esse sono quindi decadute il 28 febbraio u.s..

Si richiamano queste date per evidenziare che non é la prima volta che tra un decreto ed il successivo passa un periodo più o meno lungo.

Il messaggio in esame é stato licenziato il 30 novembre 1993. La discussione sull' oggetto é avvenuta solamente nel mese di febbraio 1994, complice l' intenso mese parlamentare di dicembre, le vacanze natalizie e le oggettive difficoltà nel sentire gli iniziativaisti perché, ed é giusto ricordarlo, la Commissione della legislazione ha esaminato congiuntamente il messaggio governativo e le tre iniziative parlamentari sul medesimo tema. Né va dimenticato che il messaggio n. 4192 sostituiva un altro messaggio - il n. 4101 - che il Consiglio di Stato aveva licenziato il 5 maggio 1993 e che avrebbe voluto attribuire la facoltà all' Esecutivo cantonale di applicare o meno le limitazioni, a dipendenza della differenza tra i prezzi dei carburanti praticati in Italia ed in Svizzera. Una differenza che ha subito variazioni considerevoli: dapprima per l' aumento del prezzo della benzina voluto dal popolo e dai Cantoni con il voto del 7 marzo 1993 poi, da circa un anno, per la continua perdita di valore della lira italiana in rapporto con il franco svizzero.

Nel frattempo é arrivato il responso dal Tribunale federale, chiamato a decidere su una serie di ricorsi. La massima istanza giudiziaria ha in fondo detto che il Cantone può intervenire laddove esistono inquinamenti da ricondurre ad un eccessivo traffico pendolare per rifornirsi di benzina, questo nel nome di un interesse pubblico superiore.

Tuttavia la presa di posizione non è stata interpretata da tutti nel medesimo modo. In particolare si è affermato che se il Cantone può, non necessariamente deve. Inoltre per i motivi sopra citati (aumento del prezzo dei carburanti in Svizzera e svalutazione della lira italiana), sembra che il pendolarismo del pieno sia diminuito notevolmente.

A sostegno di questa tesi ci sono le statistiche di vendita dei carburanti che segnano diminuzioni considerevoli, al punto da far affermare a molti che l' aumento del prezzo della benzina votato dal popolo per riempire le casse della Confederazione, avrebbe invece avuto l' effetto contrario.

Nelle considerazioni generali viene data poca importanza alla situazione economica che pure riveste, nel momento attuale, un valore che coinvolge la popolazione di una intera regione.

Né vengono tenute in considerazione le esigenze del turismo, sia locale, sia di transito e gli oggettivi bisogni della popolazione residente.

## LA DISCUSSIONE COMMISSIONALE

La Commissione della legislazione si é trovata confrontata con quattro proposte che, in ordine di data di presentazione sono:

- l' iniziativa parlamentare elaborata dell' ono Paolo Rossi e confirmatari del 27 maggio 1991. Essa in sostanza chiedeva la soppressione della clausola provvisoria

all' art. 7, confermando il decreto in forma definitiva. E' opportuno ricordare che questa iniziativa appare superata dai tempi. Essa si rivolge infatti al primo decreto, rimasto in vigore per sei mesi. Sostituito con nuove normative, votato nel dicembre 1991 dal Gran Consiglio é entrato in vigore il 1° marzo 1992;

- l' iniziativa parlamentare elaborata dell' onorevole Claudio Camponovo e confirmatari del 19 aprile 1993 che chiedeva semplicemente l' abrogazione del decreto votato dal

Gran Consiglio il 10 dicembre 1991 e entrato in vigore il 1° marzo 1992. Le motivazioni addotte dall' iniziativa erano da collegare con il calato interesse per la benzina svizzera, in relazione con gli aumenti intervenuti dopo la già citata votazione popolare e soprattutto per la continua perdita di valore della lira in rapporto con il franco svizzero. Le motivazioni di Camponovo si basano poi sulla necessità di dare un aiuto reale al commercio di confine diventato stagnante per la crisi economica generalizzata;

- l' iniziativa parlamentare elaborata dell' onorevole Carlo Verda e confirmatari del 17 maggio 1993. Questa iniziativa prendeva in considerazione il secondo decreto - per intenderci quello venuto a scadenza il 28 febbraio u.s. - e che chiedeva il rinnovo per altri due anni e cioè fino al 1° marzo 1996;

- il messaggio governativo n. 4192 del 30 novembre 1993 con il quale il Consiglio di Stato ribadiva nella sostanza il decreto precedente, introducendo però un art. 7 "Sospensione" che recita: "Il Consiglio di Stato può sospendere l' applicazione del presente decreto, in tutto o in parte, qualora il pericolo di inconvenienti ambientali generati dal traffico frontaliero di approvvigionamento di carburanti per automezzi, risulti sufficientemente ridotto."

Anche se non di competenza commissionale e quindi non discussa, va ricordato un altro atto parlamentare: la mozione urgente presentata il 19 aprile 1993 dagli onorevoli Flavio Maspoli, Gabriele Gendotti e Carlo Donadini (rispettivamente capigruppo della Lega dei ticinesi, del PLRT e del PPD) che in sostanza chiedeva il decreto legislativo del 26 giugno 1990 venisse sospeso, dando nel contempo la facoltà al Consiglio di Stato di metterlo nuovamente in vigore a dipendenza dell' evolversi della situazione sul mercato dei carburanti. E' opportuno ricordare che il messaggio del Consiglio di Stato n. 4101 del 5 maggio 1993 riprendeva di fatto questa proposta. Nel contempo a pag. 3 del citato messaggio, il Consiglio di Stato affermava che il documento costituiva anche la presa di posizione dell' Esecutivo circa agli atti parlamentari. Il messaggio, come è noto, è stato ritirato.

Detto questo é già sin d' ora evidente che la decisione che il Parlamento prenderà il prossimo 14 marzo costituirà, tra l' altro, anche una risposta agli atti parlamentari ancora in sospeso e che ne potrà decretare l' evasione.

La discussione della Commissione é stata preceduta dagli incontri con il Consigliere di Stato onorevole Renzo Respini e con gli iniziativaisti.

Le motivazioni delle parti sono note. Da un lato si é sostenuta unicamente la necessità di mantenere il decreto per contribuire a migliorare la qualità dell' aria e ridurre l' inquinamento a favore della popolazione residente. Dall' altra si é messo l' accento sulle esigenze di una economia in crisi e sulla realtà dei fatti e cioè sulla sostanziale diminuzione dei pendolari italiani in conseguenza degli aumenti intervenuti in Svizzera come pure del cambio lira/franco. Nel contempo però si é ritenuto che l' apertura dei negozi avrebbe beneficiato economicamente della possibilità di fare benzina.

Non sono evidentemente mancate le considerazioni sulla decisione del Tribunale federale, interpretata, come già detto, in maniera drastica dai fautori della chiusura e in modo più possibilista da chi vorrebbe che i distributori fossero normalmente accessibili ventiquattro ore su ventiquattro.

Una prima convergenza la si é ottenuta con la rinuncia a cambiare gli orari di apertura dei distributori. Su questa scelta si é però inserita la volontà di diversi commissari di permettere l' uso 24 ore su 24 dei distributori automatici. Le ragioni

principali sono da ricondurre alla necessità (e al diritto) degli abitanti del Mendrisiotto di potersi rifornire di benzina quando ne hanno il bisogno, senza dover recarsi alla stazione di servizio autostradale, dove oltre ad altri inconvenienti, il prezzo al litro di carburante è più elevato. Poi si è insistito sullo sconcerto provocato nei turisti o anche semplicemente nella gente di passaggio, che non riescono a capire queste chiusure.

Il fatto della poca convenienza subentrata per i motivi già più volte citati sono altresì importanti. Alcuni commissari hanno fatto notare come questa limitazione rappresenti un unicum in tutto il mondo, e non possa oggettivamente essere accettata senza nel contempo sopportare una limitazione delle libertà individuali, della libertà di commercio e di industria e della parità di trattamento dei cittadini di una medesima repubblica.

Nel tentativo di trovare un compromesso che raccogliesse il consenso dell' intera Commissione, alcuni commissari hanno proposto la liberalizzazione degli automatici della sola benzina verde e successivamente la limitazione del provvedimento per la durata di un anno dall' entrata in vigore del decreto.

Se alcuni hanno apprezzato lo sforzo della ricerca del compromesso che, a non averne dubbi, appare ragionevole, altri si sono apposti, ragione per cui è stato necessario arrivare alla presentazione di due rapporti.

La votazione ha dato una maggioranza favorevole all' apertura dei distributori di benzina verde per un anno di prova, modificando di conseguenza il decreto come dagli emendamenti che seguiranno

La Commissione è dell' opinione che il Consiglio di Stato debba seguire attentamente l' evolversi della situazione, cosa che del resto ha sempre fatto. L' Esecutivo, e per esso il Dipartimento del territorio, è invitato a valutare tempestivamente i risultati della nuova proposta e formulare, almeno tre mesi prima della scadenza del decreto, proposte concrete che potrebbero portare, questa volta senza pericoli intermedi di scadenza legislativa, a riconfermare il nuovo art. 5 rendendolo permanente.

## **CONCLUSIONI**

Per le considerazioni sopra espresse la maggioranza della Commissione della legislazione propone al Gran Consiglio di accettare il decreto legislativo annesso al presente rapporto con le modifiche proposte.

### **Per la maggioranza della Commissione:**

Tullio Righinetti, relatore

Agustoni E. - Bizzozero - Bobbià -

Brunoni - Catenazzi - Fiori - Marzorini,

con riserva - Merlini - Simoneschi-Cortesi,

con riserva - Staffieri .

Disegno di

### **DECRETO LEGISLATIVO**

concernete la limitazione degli orari di apertura delle stazioni di distribuzione e di vendita dei carburanti nel Sottoceneri.

**Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone Ticino**

- visti il messaggio 30 novembre 1993 n. 4192 del Consiglio di Stato e il rapporto 4 marzo 1994 n. 4192 R1 della maggioranza della Commissione della legislazione,

richiamati:

- la legge federale sulla protezione dell' ambiente del 7 ottobre 1993 (LPA), segnatamente gli art. 11 e 65;

- l' ordinanza contro l' inquinamento atmosferico del 16 dicembre 1985 (OIA), segnatamente gli art. 2 cpv. 5, 32 e 33;

- l' ordinanza federale contro l' inquinamento fonico del 15 dicembre 1985 (OID);

- il decreto legislativo di applicazione della legge federale sulla protezione dell' ambiente

**d e c r e t a :**

**Articolo 1**

Scopo

Il presente decreto ha lo scopo di ridurre gli inconvenienti ambientali, in particolare le emissioni foniche e di sostanze inquinanti, generati dal traffico frontaliero di approvvigionamento di carburanti per automezzi.

**Articolo 2**

Campo di applicazione

Il presente decreto disciplina la distribuzione e la vendita di carburanti nel territorio dei distretti di Mendrisio e Lugano  
Il Consiglio di Stato attende all' applicazione del decreto, tramite il Dipartimento del territorio.

**Articolo 3**

Orari di apertura nei giorni feriali

Nei giorni feriali e alla vigilia dei giorni festivi ufficiali le stazioni di distribuzione e di vendita di carburanti possono essere aperte al più presto alle ore 06.00 e devono essere chiuse entro le ore 20.00.

Al sabato le stazioni di distribuzione e di vendita dei carburanti devono chiudere entro le ore 19.00.

**Articolo 4**

Chiusura nei giorni festivi

La domenica e nei giorni festivi ufficiali, ad eccezione di quelli che immediatamente precedono o seguono la domenica, le stazioni di distribuzione e di vendita dei carburanti sono chiuse. Il giorno di S. Stefano i distributori possono essere aperti.

**Articolo 5**

Distributori automatici

1. Gli orari di apertura e di chiusura indicati agli art. 3 e 4 non sono applicabili:
  - a) a tutti i distributori automatici funzionanti con banconote, carte di credito e altri mezzi di pagamento, ubicati nel territorio a nord del ponte-diga di Melide;
  - b) ai distributori automatici di sola benzina senza piombo, funzionanti con banconote, carte di credito e altri mezzi di pagamento, ubicati a sud del ponte-diga di Melide, riservato l' art. 9.
2. Il comprensorio del Comune di Melide é parificato alla zona che si trova a sud del ponte-diga stesso.

## **Articolo 6**

### Deroghe

Il Dipartimento del territorio può accordare, su richiesta, permessi speciali per il rifornimento degli autoveicoli in dotazione ai servizi di pubblica utilità.

## **Articolo 7**

### Sospensione

Il Consiglio di Stato può sospendere l' applicazione del presente decreto, in tutto o in parte, qualora il pericolo di inconvenienti ambientali generati dal traffico frontaliero di approvvigionamento di carburanti per automezzi risulti sufficientemente ridotto.

## **Articolo 8**

### Penalità

I contravventori sono puniti con una multa sino a fr. 5'000.--. Il Dipartimento del territorio istruisce i casi che gli sono segnalati e decide sull' importo delle multe da infliggere. E' applicabile la legge di procedura per i reati di competenza del Pretore e per le contravvenzioni.

## **Articolo 9**

### Disposizioni transitorie

L' art. 5 cpv. 1 lett. b) é applicato per il periodo di un anno a partire dall' entrata in vigore del presente decreto.

## **Articolo 10**

### Entrata in vigore

Trascorsi i termini per l' esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.