

## **Presa di posizione di ASPAN sulla consultazione concernente l'introduzione di una tassa di collegamento a carico dei grandi generatori di traffico.**

### **1) Premessa.**

Il Consiglio direttivo di ASPAN, nella seduta del 17 settembre 2015, ha esaminato la proposta di tassa di collegamento a carico dei grandi generatori di traffico, messa in consultazione dal Consiglio di Stato. Dopo discussione il Consiglio direttivo di ASPAN ha approvato, con alcune modifiche, la proposta elaborata dal gruppo di lavoro formato dal Giancarlo Ré, Brunello Arnaboldi, Fabio Giacomazzi, Antoine Turner e Sergio Rovelli. ASPAN ricorda innanzitutto che il Consiglio di Stato ha posto in consultazione la proposta, elaborata dal Dipartimento del Territorio, con due obiettivi: incentivare il passaggio dall'automobile privata a forme di mobilità più razionali e ottenere le risorse economiche necessarie per affrontare le spese che si rendono necessarie nel campo della mobilità. Il ricorso alla tassa si rende necessario perché si constata che, per cambiare le abitudini della popolazione, non è sufficiente mettere a disposizione valide alternative. La tassa di collegamento è una delle componenti della strategia del Consiglio di Stato intesa ad assicurare una mobilità sostenibile. Negli ultimi anni, in particolare nel Sottoceneri, si è registrata una pressione al limite della sostenibilità sulle infrastrutture della mobilità. Per affrontare questa situazione il Consiglio di Stato, su proposta del Dipartimento del territorio, intende applicare la seguente strategia: migliorare l'offerta di trasporto pubblico, promuovere forme di mobilità più razionali come la condivisione dell'auto, il trasporto aziendale, l'uso dei trasporti pubblici, la mobilità ciclabile e pedonale, l'eliminazione dei posteggi abusivi, la riduzione del numero dei posteggi privati al servizio delle destinazioni non abitative (vedi revisione del Rcpp recentemente adottata dal Consiglio di Stato) e l'introduzione della tassa di collegamento a carico dei grandi generatori di traffico.

### **2) La tassa di collegamento.**

La proposta governativa prevede la modifica dell'art.35 della Legge sui trasporti pubblici mediante la formulazione di capoversi da a) ad s). Al pagamento della tassa sarebbero assoggettati i proprietari di fondi con almeno 50 posteggi. L'esenzione varrà per le attività turistiche, di svago e culturali e per i luoghi di culto. Verrà fatta una distinzione tra i posteggi destinati al personale, che si muove in maniera sistemica, e posteggi destinati a clienti e visitatori. Per i primi si prevede il pagamento da 1 a 5 franchi al giorno per posteggio. I secondi dovranno invece versare da 1 a 3 franchi al giorno per posteggio. L'incasso sarà a destinazione vincolata perché andrà a finanziare le spese di gestione dell'offerta di trasporto pubblico, dedotti i contributi della Confederazione, dei Comuni e di terzi.



# ASPAN

ASSOCIAZIONE SVIZZERA PER LA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO

### **3) Le considerazioni di ASPAN.**

#### ***3.1) La situazione viaria.***

Il Consiglio direttivo di ASPAN è seriamente preoccupato dalla situazione attuale della mobilità in Ticino. Le difficoltà quotidiane che si riscontrano in diverse zone del Cantone si ripercuotono negativamente sulla qualità della vita dei cittadini ed ostacolano la crescita economica. Lo sviluppo dell'economia dipende anche dalla presenza di infrastrutture in grado di assicurare una buona mobilità. I più recenti rilevamenti del traffico segnalano numeri impressionanti. Tra Lugano sud e Mendrisio si registra, sull'autostrada, un traffico giornaliero medio di 70394 veicoli al giorno con una punta massima di 98309 veicoli registrata a Grancia il 26.7.2013. Ciò significa che il limite di capacità dell'autostrada, di 3600 veicoli/ora, viene superato durante alcune ore al mattino in direzione nord e alla sera in direzione sud. Anche altre regioni del Cantone, e non solo il Sottoceneri, conoscono un forte aumento della mobilità privata. Secondo le statistiche in possesso del Dipartimento del territorio i 212.000 lavoratori (di cui 63mila frontalieri) generano 350.000 movimenti quotidiani di automobili per recarsi al lavoro. Il grado di occupazione dei veicoli è di 1,1 persone/auto e l'84% dei lavoratori frontalieri dispone di un posteggio gratuito. Considerata questa situazione ASPAN approva la politica del Dipartimento del territorio intesa a ridurre il traffico veicolare generato dai lavoratori pendolari, migliorare la viabilità, ridurre il carico ambientale e promuovere l'utilizzo più razionale dei sedimi oggi occupati dai posteggi (anche attraverso la revisione del Rcpp) e migliorare la situazione urbanistica delle zone interessate. ASPAN chiede al Consiglio di Stato di agire con determinazione allo scopo di aumentare in modo significativo la quota di trasporto pubblico nel complesso della mobilità. Per le ragioni esposte ASPAN ritiene che la tassa di collegamento a carico dei grandi generatori di traffico rappresenti un tassello importante di questa politica e vada dunque approvata. Osserviamo comunque che la tassa di collegamento non è l'unico elemento che può modificare il comportamento del cittadino. La possibilità di abitare a costi convenienti e la promozione dell'aggregazione sociale nei centri urbani, con piazze e verde pubblico a portata di pedone permetterebbero pure di ridurre il pendolarismo, la necessità di evadere dalla città e il conseguente traffico indotto.

#### ***3.2) La proposta in consultazione.***

Il Consiglio direttivo di ASPAN ricorda che la base legale per introdurre la tassa di collegamento sui grandi generatori di traffico esiste dal 1994 ed è ancorata nell'art.35 della Legge sui trasporti pubblici del 6.12.1994. Esso afferma quanto segue:

*“Chi genera importanti correnti di traffico è tenuto a contribuire finanziariamente all'offerta di trasporto pubblico tramite il versamento di una tassa di collegamento”.*

A distanza di 20 anni dalla base legale il Consiglio direttivo di ASPAN ritiene corretta la proposta messa in consultazione dal Consiglio di Stato. Ricordiamo che ASPAN si è già espressa a favore dell'introduzione della tassa di collegamento sui grandi generatori di traffico nella nostra presa di posizione del 18.5.2005 sulla revisione del Piano Direttore. In tale occasione ASPAN affermava :” *“Risulta importante promuovere il traffico pubblico, soprattutto all'interno degli agglomerati urbani, pianificare a livello regionale la costruzione di centri commerciali e, in generale, dei grandi attrattori di traffico e imporre il pagamento dei posteggi anche in prossimità di questi centri”*. ASPAN ritiene corretto applicare una tassa di collegamento ai grandi attrattori di traffico, vincolandola alla promozione di misure di mobilità alternative all'auto privata, perché riteniamo corretto che chi genera tali costi sia chiamato a contribuire. Secondo il Consiglio direttivo di ASPAN la tassa di collegamento imposta ai grandi attrattori di traffico si giustifica anche per ragioni di equità nei confronti dei commercianti che operano all'interno dei centri urbani. I clienti di quest'ultimi, se usano l'automobile, devono pagare il posteggio mentre finora i clienti dei negozi attivi nei centri commerciali ne sono esenti. Il Consiglio direttivo di ASPAN chiede inoltre di valutare se la tassa debba essere applicata, analogamente al Rcpp, solo nei Comuni dove esiste una sufficiente qualità del servizio pubblico pur riconoscendo che, nelle zone lontane dagli agglomerati urbani, sono ben pochi i sedimi con più di 50 posteggi.(ad eccezione degli impianti sportivi che, in ogni caso, sono esenti dal pagamento della tassa).Riteniamo pure giusto assoggettare anche i sedimi pubblici appartenenti a Confederazione, Cantone e Comuni e altri Enti di diritto pubblico limitatamente ai posteggi per il personale e altri utenti che si spostano in modo sistematico. Tra quest'ultimi riteniamo che devono essere considerati anche gli studenti delle scuole superiori.

### **3.2) Osservazioni puntuali.**

a) Segnaliamo che la proposta in consultazione non contiene l'obbligo di caricare la tassa sugli utenti dei posteggi. Riteniamo che, allo scopo di avere un effetto dissuasivo sul comportamento individuale, è necessario che la tassa venga pagata dagli utenti.

b) Di conseguenza occorrerebbe distinguere, per gli importi, tra la tassa dovuta dal proprietario all'Ente pubblico e la tariffa a carico dell'utente che dovrebbe comprendere sia la tassa che il costo della realizzazione del posteggio.

c) Riteniamo che gli importi indicati dalla proposta governativa (1, rispettivamente 3 franchi al giorno per posteggio di clienti dei centri commerciali)sono adeguati se riferiti alla tassa che il proprietario deve pagare. Come tariffe a carico degli utenti sono invece troppo basse e risulterebbero inefficaci. Anche nel caso dei dipendenti , per i quali si propone una tariffa che va da un minimo di 1 franco al giorno a 5 franchi al giorno per posteggio, riteniamo che l'importo minimo sia troppo basso. Infatti 1 franco al giorno su 20 giorni lavorativi darebbe un totale di 20 franchi al mese, insufficiente per disincentivare l'uso dell'auto privata

- d) Sugeriamo di valutare se applicare la tassa di collegamento solo nei Comuni dove esiste una qualità sufficiente di trasporto pubblico. Si potrebbe effettuare una differenziazione tra Comuni simile a quella prevista dall'art.51cap.3 (allegato 1) della Legge sullo sviluppo territoriale concernente il Regolamento cantonale posteggi privati (Rcpp).
- e) Riteniamo corretto che la competenza di stabilire le tariffe sia affidata al Consiglio di Stato che dovrebbe comunque precisare i criteri in base ai quali applica le forchette delle tariffe indicate nel progetto messo in consultazione.
- f) Riteniamo corretto applicare la tassa di collegamento ai sedimi che posseggono almeno 50 posteggi perché sono molte le aziende che raggiungono questo limite. Esso non dovrebbe essere alzato perché, in caso contrario, non sarebbe possibile raggiungere gli obiettivi della proposta.
- g) La documentazione della consultazione non indica una stima del numero di posteggi soggetti al pagamento della tassa di collegamento. Non si conosce perciò quale potrebbe essere il suo gettito, elemento necessario per prendere una decisione con cognizione di causa.
- h) Riteniamo corretto applicare la tassa anche i centri commerciali per ragioni di equità nei confronti dei commercianti dei centri urbani i cui clienti, se usano l'auto, devono pagare il posteggio.
- i) Nel caso di posteggi abusivi il Consiglio direttivo di ASPAN ritiene che essi debbano essere eliminati perché realizzati senza autorizzazione. Per accelerarne l'eliminazione si propone di aumentare del 50% la tassa nel periodo che precede la soppressione.
- l) Il ricavato dalla tassa di collegamento non dovrebbe essere lasciato solo al Cantone ma distribuito, in maniera proporzionale ai singoli contributi, anche ai Comuni che partecipano al finanziamento del trasporto pubblico.
- m) Proponiamo di sostituire la denominazione di " tassa di collegamento" con "tassa per incentivare il trasporto pubblico" che ne rappresenta meglio gli obiettivi.
- n) La proposta in consultazione prevede un bonus da accordare a chi diminuisce volontariamente il numero dei posteggi. Il Consiglio direttivo di ASPAN segnala che la proposta potrebbe essere in contraddizione con i principi che regolano i Piani Regolatori che prevedono il prelievo del contributo sostitutivo. Proponiamo di stralciare questa norma.



# ASPAN

ASSOCIAZIONE SVIZZERA PER LA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO

**Per le ragioni esposte il Consiglio direttivo di ASPAN valuta positivamente la proposta messa in consultazione, auspica che le nostre osservazioni possano essere considerate e ringrazia il Consiglio di Stato per averci interpellato.**

**Il Consiglio direttivo di ASPAN.**

Bellinzona, 18 settembre 2015