



Associazione Liberale Radicale
per l'Ambiente

Presenza di posizione di ALRA tassa di collegamento e mobility pricing

La tassa di collegamento è una delle componenti della strategia del Consiglio di Stato per meglio gestire la mobilità in Ticino. Qualsiasi progetto che affronti un tema in modo complessivo deve usare l'intera varietà di mezzi a propria disposizione: l'aumento dell'offerta infrastrutturale (mezzi pubblici in particolare), il riorientamento della pianificazione territoriale e una fiscalità del trasporto più efficace.

Negli ultimi anni la situazione della mobilità nel Sottoceneri è diventata insostenibile. Sebbene l'offerta dei mezzi pubblici sia aumentata vi sono, in concreto, dei limiti dettati da un lato con le limitate risorse finanziarie messe a disposizione a questo scopo e dall'altro con l'effettiva esplosione del numero di utenti.

Tra Lugano sud e Mendrisio si registra, sull'autostrada, un traffico giornaliero medio di 70394 veicoli al giorno con punte massime di poco al di sotto dei 100'000 automezzi.

Questo significa che nella prima mattinata verso nord e in serata (verso sud), si formano sistematicamente colonne, e che queste si protraggono in particolare da Mendrisio verso i valichi per l'Italia anche sulle strade cantonali e di collegamento locali bloccando di fatto l'intera viabilità della regione. La situazione non è migliore nel Luganese con la congestione completa degli assi da e per la città e verso Ponte Tresa.

Nel Locarnese il traffico non manca e se l'autostrada verso il Bellinzonese è una necessità è illusorio pensare che questa opera non attirerà sempre più auto che andranno a congestionare anche queste aree. Per altro quotidianamente ormai le colonne sono presenti sia sulla sponda destra che su quella sinistra del Ticino tra Locarno e Bellinzona.

La gran parte del traffico nelle ore di punta è generato dai 212.000 lavoratori (di cui 63mila frontalieri) che si spostano da soli in auto (grado di occupazione dei veicoli è di 1,1 persone/auto). L'84% dei lavoratori frontalieri dispone di un posteggio gratuito. Poche cifre che chiariscono come non basterebbe raddoppiare la capacità dei trasporti pubblici per risolvere i problemi, ma che occorre aumentare il grado d'occupazione delle auto. Come? La tassa di collegamento è un ottimo mezzo perché consegna la responsabilità nella mano degli utenti e dei loro datori di lavoro.

La tassa di collegamento proposta

La base legale per introdurre la tassa di collegamento sui grandi generatori di traffico esiste da oltre vent'anni: *"Chi genera importanti correnti di traffico è tenuto a contribuire*



Associazione Liberale Radicale
per l'Ambiente

finanziariamente all'offerta di trasporto pubblico tramite il versamento di una tassa di collegamento". art.35 della Legge sui trasporti pubblici del 6.12.1994

La tassa di collegamento, nei fatti, risponde al principio della causalità:

- Chi usa l'auto ha bisogno di un posteggio ed è inevitabile che sia chiamato alla cassa, è una forma di "mobility pricing"
- Concretamente viene responsabilizzata quella categoria di automobilisti che crea ingorghi, ossia i pendolari che vanno al lavoro e gli utenti dei grandi generatori di traffico (centri commerciali in primis).

Aspetti particolari e confronto con la posizione del PLRT

Sulla nuova proposta di tassa di collegamento (TC) varata dal DT le prese di posizione del PLRT e dell'ASPAN (Associazione Svizzera per la Pianificazione del Territorio) sono degne di nota.

Come ha sottolineato il PLRT, occorre evitare di penalizzare le zone discoste e mal servite dai mezzi pubblici, esentandole dalla TC. Pur essendo d'accordo sul principio è indispensabile sottolineare che gli impianti sportivi sono esentati da questa normativa e dunque nelle valli ben pochi saranno i posteggi con oltre 50 posti sottoposti alla tassa.

Anche gli Enti di diritto pubblico vanno assoggettati per quanto concerne i posteggi, purché si tratti di posteggi destinati al personale o studenti in caso di scuole.

Entità e destinazione della tassa.

Il PLRT ritiene la tassa troppo alta, sottolineando che non vi è una spiegazione sull'entità proposta per la stessa (tra 1 e3 franchi per i grandi generatori di traffico e 1-5 per i posteggi aziendali). In effetti sarebbe corretto poter disporre di una stima del numero dei posteggi inclusi e delle entrate derivanti, per poi capirne l'utilizzo.

Condividiamo altresì la necessità di utilizzare i fondi non solo per il trasporto pubblico ma anche per la mobilità aziendale.

Tuttavia la critica sulla presunta entità eccessiva della TC non può essere condivisa: innanzitutto perché se se ne vuole estendere l'utilizzo non si può allo stesso tempo chiedere di abbassarla, inoltre perché se si vuole che abbia un effettivo risultato calmierante sulla mobilità occorre che sia incisiva. Come giustamente rileva l'ASPAN (Associazione Svizzera per il Paesaggio) per avere effetto la tassa deve essere ben più consistente.

Per essere efficace servirà che le aziende siano incentivate a far pagare ai dipendenti non solo la tassa ma un affitto di mercato. Anche se la proposta di TC non lo specifica sarebbe utile chiedere che siano gli utenti a pagare la tassa e non il datore di lavoro. Se e come decidano di applicarla deve essere lasciato alla singola azienda.

L'entità della tassa è secondo noi politicamente difendibile e un compromesso saggio. Riteniamo inoltre che si debba fissare un obiettivo di entrate che serva a finanziare il trasporto e pubblico e la mobilità entro un importo fisso. Utile sarebbe che eventuali eccedenze contribuiscano ad abbassare la tassa di circolazione. Stabilire l'ammontare della tassa all'interno della forchetta è ovviamente un compito esecutivo del quale il parlamento non si dovrebbe occupare.



Associazione Liberale Radicale
per l'Ambiente

Limite dei 50 posteggi:

La tassa va assolutamente applicata anche ai centri commerciali per ragioni di equità nei confronti dei negozi dei centri urbani i cui clienti, se usano l'auto, devono pagare il posteggio. A differenza del PLRT concordiamo con l'ASPAN sul fatto che alzare il limite escluderebbe un folto numero di frontalieri rendendo la misura inefficace.

Esenzione per le aziende virtuose

Riteniamo che il meccanismo di esenzione sia troppo complicato e vada semplificato o, meglio, abrogato, per evitare che si creino costi aggiuntivi di controllo per lo stato. Dovrebbe invece essere possibile sovvenzionare i programmi di mobilità aziendali che permettano alle aziende di diminuire i posteggi.

In conclusione il comitato di ALRA sostiene il messaggio governativo, pur con i distiguo menzionati.

Mobility pricing

La confederazione ha aperto qualche mese fa una consultazione sul mobility pricing, che ora fa scalpore per la proposta del Dipartimento del Territorio di candidare una o più zone del Ticino quale progetto pilota per una "tassa d'entrata" cittadina, sul modello delle "congestion charges" di Londra o Stoccolma.

Con questa strategia si intende snellire il traffico nelle ore di punta a livello intermodale e sfruttare in modo più bilanciato le infrastrutture

Secondo noi è illusorio pensare di risolvere i problemi con questo tipo di misura. Applicare una tariffa per entrare ad esempio a Lugano sarebbe discriminatorio e sposterebbe ancora di più i problemi sulla valle del Vedeggio e il Mendrisiotto. Un tale sistema nel Sottoceneri sarebbe secondo noi ipotizzabile solo se applicato dal Monteceneri a Chiasso, ev. con alcune stazioni intermedie.

A questo punto è meglio e molto più applicabile un "upgrade" della tassa di collegamento (ev. differenziata per zona), rincarandola in modo significativo e utilizzando le eccedenze per diminuire il costo della tassa di circolazione. Rilevare gli spostamenti delle auto è difficile, costosissimo e potenzialmente un'intrusione nella sfera privata. Tassando il posteggio dove arriva è nettamente più facile !

Genestrerio, 25 settembre 2015