



Associazione Liberale Radicale
per l'Ambiente

Genestrerio, 29 gennaio 2015/KC

COMUNICATO STAMPA

In vista dell'incontro previsto lunedì fra vertici del Dipartimento del Territorio e partner economici per definire le possibilità di applicazione di una tassa di collegamento in Ticino, ALRA (Associazione Liberale radicale per l'Ambiente) tiene ad evidenziare l'urgenza che riveste l'individuazione di una soluzione efficace al problema del congestionamento delle vie di comunicazione, in particolare nel Sottoceneri.

Il Ticino ha indiscutibili problemi di mobilità. Il nostro è il cantone con la più alta densità di immatricolazioni nonostante le tasse di circolazione relativamente alte, e circa l'85% degli spostamenti casa-lavoro è effettuato con mezzi privati.

Il Ticino ha, però, anche un altissimo tasso di transiti di passaggio in autostrada (turisti ma anche professionisti) e legati ai frontalieri. In questo ambito certamente i costi attuali a carico di turisti e frontalieri sono troppo bassi.

Oltre alla "congestion charge" in vigore in alcune grandi città non solo europee (Londra, Stoccolma, Singapore, ad esempio), una delle soluzioni concretamente ipotizzabili per correggere la situazione ticinese è l'introduzione a livello federale di un sistema di "vignette regionali" pensate in funzione dell'uso effettivo che si fa dell'automobile. Un po' come con l'abbonamento Arcobaleno, con una vignetta da acquistare a qualsiasi distributore automatico, disponibile per l'anno o un mese solo (turisti), con categorie diverse legate al consumo del veicolo (come oggi per la tassa di circolazione) e che andrebbero a sostituire sia l'imposta di circolazione sia la vignetta attuale.

Premesso che un concetto di mobility pricing è coerente con la filosofia economica del PLR, esso pone, però, degli ostacoli legislativi e tecnici non indifferenti, che andranno affrontati a livello federale e con tempi di concretizzazione piuttosto lunghi. **La tassa di collegamento è, quindi un'ottima risposta, seppur parziale, alla situazione ticinese attuale.**

Occorre, infatti, avere la consapevolezza che solo un minor uso dell'auto potrà calmierare i disastri sulle nostre strade. E qui il tema del controllo dei posteggi aziendali, di quelli selvaggi, e dei grandi generatori di traffico (segnatamente i centri commerciali) è fondamentale, a prescindere dalle presunte ricadute economiche negative su chi ne è in buona parte all'origine.



Associazione Liberale Radicale
per l'Ambiente

Una tassa sui posteggi affronta in modo interessante il problema del traffico locale, sia per quanto concerne i pendolari del lavoro sia per gli spostamenti legati al tempo libero e agli acquisti. Considera, in particolare, in modo semplice il fatto che le auto occupano spazio, non solo sulle strade ma anche nei posteggi. Soprattutto, va a colpire ogni utente, anche i frontalieri che notoriamente non pagano la tassa di circolazione. La tassa di collegamento per essere effettivamente efficace dovrebbe essere impostata in modo da fornire sufficienti entrate per consentire poi l'applicazione di tutte le misure di appoggio alla mobilità pubblica e sostenibile. Ciò senza aumentare le imposte di circolazione e ridando proporzionalità al rapporto tra causa e prezzo.

L'alta mobilità motorizzata per i trasferimenti di lavoro e il crescente numero di frontalieri induce a includere fra i destinatari di questa tassa anche le aziende di medie dimensioni (con almeno 50 posteggi).

Nel Mendrisiotto, per citare il caso più eclatante, vi è il più alto tasso di posti lavoro per abitante (0.75) e di frontalieri (0.38 frontalieri per abitante e il 51% dei posti di lavoro) e il traffico dei frontalieri contribuisce in negativo alla paralisi sulle strade, poiché il 93% di loro si reca al lavoro da solo in auto.

Se sulla diminuzione dei numeri dei posteggi nelle aziende, sull'eliminazione dei posteggi non autorizzati vi è tutto sommato una almeno parziale condivisione, per quanto concerne i centri commerciali le reazioni sono piuttosto veementi. E ciò sebbene vi sia, nei fatti, anche una questione di equità nei confronti dei commerci nei centri cittadini, oggi molto penalizzati dal pagamento della tariffa oraria lievitata in praticamente tutti i Comuni del Cantone. Occorre agire concretamente a favore dei negozi locali e non solo incoraggiare la mobilità verso i grandi centri commerciali.

Essenziale è, per chi lunedì si siederà attorno al tavolo della trattativa, comprendere che le attese dei cittadini in tema di mobilità sono elevatissime perché grandi sono il disagio, l'irritazione, la delusione degli abitanti del Mendrisiotto e di parte del Luganese, due regioni letteralmente invase dal traffico e che certo non traggono benefici dall'aumento del numero delle auto dei lavoratori frontalieri assunti dalle aziende ticinesi. La tassa di collegamento e l'eliminazione dei posteggi abusivi sono misure concrete, impopolari fra gli attori economici, ma non fra i cittadini. E questo è ciò che conta. L'adozione tempestiva di un modello efficace, senza congelamenti a causa del rapporto franco/euro assolutamente ininfluenza sulla questione, è quanto ALRA e i cittadini del Sottoceneri si aspettano scaturisca dall'incontro di lunedì.