

# gestire la mobilità



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 PLR ritiene la tassa troppo alta, sottolineando che non vi è una spiegazione sull'entità proposta per la stessa (tra 1 e 3 franchi per i grandi generatori di traffico e tra 1 e 5 franchi 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 tassa di collegamento 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

**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**

un effettivo risultato calmierante sulla mobilità occorre che sia incisiva. Come giustamente rileva l'ASPAN 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: è 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.

## 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 PLR 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 distigui menzionati.

## MOBILITY PRICING Illusoria la soluzione del «congestion charges»

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, eventualmente con alcune stazioni intermedie.

A questo punto è meglio e molto più applicabile un «upgrade» della tassa di collegamento (eventualmente 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!