

Guardiamo oltre il domani

— **Katya Cometta** —
presidente di ALRA

Nella sua relazione presidenziale all'assemblea di ALRA (svoltasi giovedì della scorsa settimana a Mendrisio) Katya Cometta ha espresso grande amarezza, un sentimento «che scaturisce da un percorso fatto con ALRA nel corso degli ultimi due anni, sperando in un riavvicinamento»

Nella vita l'amarezza offre a volte pungoli positivi; in altre occasioni invece diventa foriera di fratture insanabili. Sta ad ognuno scegliere quale vuole diventi il suo obiettivo: una rottura definitiva o un riavvicinamento sensato. Nella mia relazione presidenziale all'assemblea di ALRA svoltasi lo scorso giovedì a Mendrisio ho espresso grande amarezza, un sentimento che scaturisce da un percorso a tratti incredibile – nel senso che difficilmente può essere creduto – fatto con ALRA nel corso degli ultimi due anni, sperando in un riavvicinamento. La riflessione parte dalla volontà espressa due anni e oltre fa dai vertici del PLR di poter disporre di un documento che approfondisse il tema di qualità dell'aria e mobilità. Un intenso lavoro anche con il presidente Cattaneo ha favorito l'elaborazione di un lungo testo, concreto, per certi versi anche coraggioso sul quale c'era piena condivisione. Ma il documento e le sue coraggiose misure si sono arenate nella fase di implementazione. Al momento di decidere chi fa cosa tutto si è fermato. E così alle nostre alle nostre misure concepite in ottica liberale, son subentrate quelle di stampo leghista di Claudio Zali. L'errore liberale radicale sta nel non aver saputo cogliere l'attimo favorendo il sorpasso del Dipartimento del territorio, garantendo al suo direttore un'elezione strepitosa. Nello scorrere dei mesi si è poi materializzato sui banchi del Gran Consiglio il messaggio sugli ecoincentivi, con tutti i suoi pregi e i suoi difetti. E il PLR ha dormito salvo accorgersi a poche ore dal voto che la proposta non piaceva. Il mea culpa è arrivato anche dai deputati in Gran Consiglio. E si arriva all'annuncio di referendum da parte di GLRT. Del referendum abbiamo letto sulla stampa e nel corso di un incontro con i vertici, dove si è discussa la posizione del Partito e di ALRA che ha concordato di



tenere sul tema un basso profilo. E così abbiamo fatto. Con la promessa che sui temi ambientali ALRA sarebbe stata consultata e coinvolta maggiormente. Poi nasce un interesse per la pianificazione. E ci si riunisce, ci si lavora, si prepara il documento condiviso e voluto dal Presidente. Il documento, pronto, contiene delle proposte di ALRA per riorganizzare la pianificazione. Per ora non se n'è fatto nulla ma ALRA è stata invitata a presentare al Gruppo parlamentare PLR il proprio progetto. Il dibattito interno è sempre stato la forza del nostro partito, ma quel che accade ora quando si dissente è per me difficilmente comprensibile. L'uso di toni paraleghisti non è accettabile, definire «ecomafia» è incredibile, parlare di «concentrazione di demagogia, ipocrisia e concentrazione di interessi» lo è altrettanto ed è irrispettoso nei confronti di chi la pensa diversamente e ha militato da decenni nelle file liberali radicali. Il PLR è un partito le cui idee, la cui linea nasce da un confronto interno e non da una

Katya Cometta: «Sui temi del futuro non ho udito partiti, politici, parlamentari alzare i toni per lo strazio della mobilità cantonale che ogni giorno incolonna decine di migliaia di auto dirette dapprima a nord e poi a sud. E ancor meno ho sentito gridare allo scandalo per il mancato completamento a sud di AlpTransit. Guardare oltre il domani è più che opportuno»



imposizione di dogmi condivisi dai soliti. Le assenze di chi la pensa in altro modo sono un brutto segnale. I silenzi sono un brutto segnale. Le mancanze di rispetto per chi la pensa in altro modo sono un brutto segnale. La mia amarezza è questa, è quel sentimento che nasce dalla constatazione che qualcosa nel metodo liberale dev'essere

COMITATO DI ALRA
L'associazione si rinnova nominando tre giovani

A Mendrisio l'assemblea ha riconfermato alla presidenza Katya Cometta che sarà coadiuvata da Matthias Gianini, vice presidente, e da Sinue Bernasconi, Matteo Casserini, Vania Castelli, Nick Meili, Roberto Storni e Antoine Turner. Revisore dei conti è stata designata Lara Palazzo.

ripreso. Penso sinceramente che la sottovalutazione dal parte del PLR del disagio dei ticinesi nei confronti dell'ambiente, della mobilità, della qualità di vita sia un errore. Un errore che può essere corretto. Un errore, tuttavia, che nel Mendrisiotto ha avuto un notevole impatto sui risultati delle elezioni di aprile. Penso anche che ALRA debba ora uscire dall'ombra e darsi un'immagine propria, libera da condizionamenti di partito, e dire sempre apertamente ciò che pensa, ciò che fa e ciò che vorrebbe fosse fatto. E vorrei, veramente, che il Ticino imparasse a stracciarsi le vesti sui temi del futuro. Non ho udito partiti, politici, parlamentari alzare i toni per lo strazio della mobilità cantonale che ogni giorno incolonna decine di migliaia di auto dirette dapprima a nord e poi a sud. E ancor meno ho sentito partiti, politici, parlamentari gridare allo scandalo per il mancato completamento a sud di AlpTransit. Guardare oltre il domani è più che opportuno.

Mobilità aziendale: unica speranza per il Sottoceneri

— **Antoine Turner** —
membro di comitato di ALRA

Trasporti pubblici e aziendali, carpooling, taxa di collegamento sono alcune delle misure presentate all'assemblea da Antoine Turner per disincentivare l'uso dell'automobile

Il Canton Ticino ha una popolazione in forte crescita che si ritiene passerà da 342'000 abitanti nel 2012 a circa 394'000 nel 2030. Il numero di posti di lavoro, 213'000, è straordinariamente alto. Ciò si spiega con il fatto che quasi il 30% sono appannaggio dei frontalieri. Purtroppo la situazione delle casse cantonali e il livello dei salari dimostrano che questo esuberato di occupazione genera poca ricchezza, mentre è indubbio che genera traffico. Infatti in Ticino 83% degli occupati si recano in macchina a lavorare! Nel Mendrisiotto le cifre sono ancora più impressionanti: 55'000 abitanti, 41'000 dipendenti, 51% frontalieri, 93% degli occupati si spostano in auto. Con un tasso d'occupazione di 1,06 per vettura si calcolano 38'000 vetture di pendolari in movimento ogni giorno, con una tendenza in chiaro aumento. Le cifre del Luganese sono meno estreme di quelle del Mendrisiotto, ma anch'esse sopra la media cantonale.

I costi del traffico sono ormai evidenti per tutti: in particolari per i privati in termini di costi dei veicoli e dei posteggi, del tempo trascorso in colonna e alla ricerca di un posteggio, ma anche in termini di qualità di vita persa (stress). Ne deriva un costo per la collettività, anche per quelli che ne subiscono passivamente le conseguenze in termini di cattiva qualità dell'aria,

ridotta mobilità e traffico che attraversa i loro Comuni. Anche le aziende pagano, sia indirettamente perché sono toccati i loro collaboratori, sia perché i posteggi costano. Le soluzioni possono essere ricercate sul piano delle infrastrutture stradali e trasporti pubblici, sui piani mobilità aziendale e sul quadro normativo e delle imposte. Nei trasporti pubblici si è investito molto e il completamento del tunnel del Ceneri sarà un tassello fondamentale. I limiti finanziari e morfologici rendono la costruzione di nuovi assi stradali irrealistici nel breve-medio termine (con qualche eccezione come la superstrada per Locarno).

D'altra parte le cifre descritte inizialmente dimostrano chiaramente che se una parte significativa di pendolari decidesse di utilizzare i mezzi pubblici il sistema collasserebbe. Il tentativo del Cantone di dare impulso ai piani di mobilità aziendale, siano essi trasporti aziendali in bus, sia il car pooling sono una mossa fondamentale e efficace nel breve termine.

Se l'aiuto alla mobilità aziendale rappresenta la «carota», il *pendant* necessario è quello del «bastone», dunque un disincentivo a usare la macchina (chi pensa che i soli incentivi bastino dovrebbe aver capito da tempo che da soli sono una chimera). In questo senso il Cantone ha deciso di combattere i posteggi abusivi (eliminati 3'000 nel solo Mendrisiotto in pochi mesi) e frenare l'uso dei posteggi con la prospettata taxa di collegamento. Non è un mistero che molti pendolari approfittavano di posteggi abusivi gratuiti e che ora le loro aziende sono obbligate a trovare soluzioni, non avendo spesso spazi sufficienti da offrire per posteggi. D'altra parte la taxa di collegamento è una forma evidente di *mobility pricing*, poiché tassa l'utilizzo dell'auto (e non più solo il suo possesso: se non ho un posteggio non vado al lavoro in auto). Anche qui la misura ha fatto da stimolo a diverse aziende che introducono prezzi dei posteggi decisamente più alti che in passato e incoraggiano in modo economico il car pooling. Per queste ragioni è chiaro che deve essere implementata al più presto sia la taxa di collegamento sia la proposta governativa sugli ecoincentivi (accolta dal parlamento) perché, seppur imperfetta, serve in larga misura a sussidiare i piani di mobilità aziendale.



Antoine Turner: «Le soluzioni possono essere ricercate sul piano delle infrastrutture stradali e trasporti pubblici, sui piani mobilità aziendale e sul quadro normativo e delle imposte»

