

## Tassa di collegamento virtuosa



di Bruno Storni

Il solito interessato fronte politico dipinge la tassa di collegamento come una nuova spremuta del borsellino del cittadino, quando in realtà non è altro che una tassa di incitamento mirata a correggere una situazione altrimenti difficile da sanare, come lo sono ad esempio la tassa sul CO<sub>2</sub> sui combustibili o il Ric sull'energia elettrica, tasse che rincarano i consumi per ridurli ma che si reinvestono per promuovere efficienza energetica ed energia rinnovabile. È inconfutabile che uno dei grandi problemi del nostro cantone sia la crescente immobilità del traffico palesata quotidianamente da ingorghi e colonne su buona parte dell'ormai satura rete stradale. Anche le costose nuove gallerie di circonvallazione sono già al limite della saturazione. Tutto questo perché semplicemente abbiamo caricato la rete stradale con troppi posteggi che producono troppo traffico in concorrenza al trasporto pubblico (Tp) ancora insufficiente. Un tragitto in auto parte da un posteggio e termina in un altro. Traffico eccessivo e immobilità con effetti negativi sulla qualità di vita, colonne e aria inquinata, che disincentivano turismo o insediamenti economici di qualità. È come caricare l'impianto elettrico di casa con troppe prese e troppi apparecchi senza aumentare la potenza (sezione) della rete, avremo cali di tensione, surriscaldamenti e per non andare in cortocircuito e incendiare la casa "salteranno le valvole".

Con volumi di traffico superiori all'80% della sua capacità, la strada perde efficienza, rallentamenti e colonne aumentano esponenzialmente.

Nel nostro cantone il numero di posteggi, oltretutto gratuiti, negli ultimi anni

ha superato di gran lunga i limiti di sopportazione della rete stradale.

Il trasporto pubblico in Ticino, pur cresciuto, non è ancora sufficientemente attraente per gran parte dei pendolari tanto da avere una copertura dei costi da biglietti e abbonamenti tra le più basse della Svizzera.

Chiaro che fin quando da un parte largheggiamo con posteggi gratuiti per poter occupare lavoratori d'oltrefrontiera sottopagati o per attirare clienti nei centri commerciali fuori città, mentre dall'altra non ci sono mezzi per potenziare il Tp, rimarremo bloccati in questa situazione di crescente immobilità. Ricordo pure che nelle città posteggi pubblici gratuiti non ce ne sono praticamente più e la concorrenza dei centri commerciali a parcheggio gratis contribuisce a svilire i centri.

Nei prossimi anni l'offerta di Tp andrà e verrà potenziata: nuove linee Tilo (p. es. Locarno-Lugano) o maggior frequenza di treni, nuovi autoservizi previsti nei Programmi d'agglomerato andranno finanziati per permettere al nostro cantone di recuperare il noto ritardo nel Tp. Potenziare il Tp e lasciare carta bianca sui posteggi è come riscaldare la casa e lasciare le finestre aperte.

In questo senso la tassa di collegamento è una tassa incentivante virtuosa perché agisce su due fronti complementari che favoriscono il circolo virtuoso di riequilibrio della mobilità in Ticino.

Il denaro incassato sui posteggi permetterà di potenziare il Tp migliorandone l'offerta, acquisendo più utenti, aumentandone il grado di autofinanziamento, parimenti sgraviamo la rete stradale a favore di tutti, ad esempio di coloro che non hanno alternative all'auto e che volentieri pagheranno il posteggio per avere strade meno intasate. La tassa porterà anche a rivalutare la reale necessità di parcheggi diminuendone il numero (se elimini non paghi) grazie al trasferimento sul trasporto pubblico.

Un concetto molto semplice ma non facile da far passare in un cantone ancora in preda alla crescita della motorizzazione individuale, tanto che il noto posteggio low cost nel bosco asfaltato da padroncini irlandesi rappresenta solo la punta dell'iceberg della mala gestione dei parcheggi fatta da troppi Comuni che ha contribuito a far collassare la rete stradale.