

L'OPINIONE ■ MICHELA DELCÒ PETRALLI*

SVOLTA VERSO LA MOBILITÀ AZIENDALE



■ Mai come oggi tutti noi, compresi gli oppositori alla Tassa di collegamento, ci rendiamo conto che la mobilità su gomma comporta innumerevoli svantaggi che, se non

affrontati con determinazione, ci obbligheranno ad adottare ben più drastiche soluzioni di una tassa irrisoria sui posteggi. La mobilità individuale su gomma inizia e si conclude sempre in un parcheggio. In Ticino la superficie occupata dai parcheggi a disposizione di terzi è di 350.000 metri quadrati, pari a 35 campi di calcio. Solo a Sant'Antonino i parcheggi dei centri commerciali occupano 60.000 metri quadrati. Una superficie che è stata sottratta tra l'altro alle attività agricole e di svago del Piano di Magadino. È arrivato il momento di considerare l'esiguità del nostro territorio utile, un bene collettivo finito e non rinnovabile. Ed è forse anche ora e tempo di far rinascere una rete di piccoli negozi nei centri di paese, vicino alla gente che ci abita.

La mobilità su gomma costa milioni alla collettività, non solo in investimenti, ma anche per la conservazione e la gestione delle strade. Senza contare il costo del personale impiegato, ogni anno il Cantone spende 65 milioni (netti). È pacifico che più il traffico aumenta più il manto stradale si degrada e più aumenta la spesa pubblica.

Ma anche i soldi pubblici non sono infiniti.

È innegabile che prima o poi, visto lo stato delle finanze cantonali, non po-

tremo più garantire le stesse prestazioni di oggi.

La mobilità su gomma ha anche un altro costo a carico della collettività e sono i costi esterni al traffico (costi sanitari dovuti all'inquinamento, danni all'ecosistema, agli edifici, all'agricoltura) che in Ticino sono nettamente superiori alla media svizzera. I costi per abitante ammontano a 1.854 franchi a fronte di un importo di 1.491 franchi di media in Svizzera. Il Cantone Ticino è anche il più motorizzato di tutta la Svizzera. Rispetto al 1990 circolano quotidianamente 105.000 veicoli in più. In alcune zone, come Mendrisiotto e Luganese l'aumento registrato raggiunge picchi preoccupanti tra il 70 e il 90 per cento. Il traffico è aumentato soprattutto in prossimità delle zone industriali e dei centri commerciali. E noi paghiamo.

Al flusso giornaliero di automobili dei residenti si sono aggiunti anche i 63.000 frontalieri, che in 9 casi su 10 si spostano in automobile anche perché dispongono di un parcheggio gratuito presso il datore di lavoro.

Questi dati ci portano a concludere che la soluzione per diminuire il traffico non sta nella costruzione di nuove strade, ma in una politica di insediamento e di mobilità sostenibile e coordinata, volta a disincentivare la mobilità individuale su gomma, riducendo il traffico sulle strade e a favorire una mobilità condivisa e collettiva.

La tassa di collegamento è un tassello di questa politica e colpirà solo 194 grandi attrattori di traffico con più di 50 posteggi. Ma la tassa non è una misura vessatoria, come sostengono gli oppositori. L'imposta servirà a sostenere e potenziare il trasporto pubblico, che, ricordiamocelo, serve anche alle

aziende e soprattutto ai grandi centri commerciali. In Ticino non c'è un percorso di bus che non abbia una fermata in prossimità dei centri commerciali. Prossimamente la stazione TiLo di Sant'Antonino verrà spostata verso i centri commerciali. Una bella idea, ma la spesa, a carico di tutta la collettività, non sarà indifferente.

I grandi attrattori di traffico, invece di piangersi addosso e di minacciare dipendenti e clienti, hanno la possibilità di sottrarsi, totalmente o parzialmente alla tassa di collegamento, basterebbe che introducessero una mobilità aziendale.

È dal 2012 che il Gran Consiglio vota crediti milionari per la mobilità aziendale. Purtroppo però il Parlamento si è sempre rifiutato di imporre l'obbligo alle aziende, e la tassa di collegamento è anche il risultato di questa indecisione. Senza un obbligo alla mobilità aziendale solo pochissime aziende (9 a fine 2012) si sono attivate per ridurre il flusso di traffico di clienti e dipendenti. L'ultimo credito votato dal Parlamento cantonale è di 2 milioni. Sono soldi pubblici che vanno a favore dei privati. Da loro ci si aspetta una dimostrazione di responsabilità verso tutta la collettività. La Tassa di collegamento potrebbe essere un buon motivo per introdurre finalmente una mobilità aziendale che tolga un po' di traffico dalle strade a vantaggio anche dell'economia locale che perde tempo e quindi milioni negli spostamenti interni. La «volpe» Tarchini l'ha già capito. Con una semplice misura di mobilità aziendale (condivisione dell'auto) è riuscito a diminuire della metà i posteggi a disposizione dei propri dipendenti. Buon per lui e buon per noi.

* coordinatrice dei Verdi del Ticino