

Il comitato a favore della tassa sui posteggi lancia la campagna in vista del voto di giugno

‘Meno traffico, più territorio’

Le associazioni ambientaliste e dei trasporti insistono sulla causalità: ‘Pagano solo grandi aziende e centri commerciali.’

di Chiara Scapozza

La tassa sui posteggi «non colpirà tutti». Perché il principio è quello di far contribuire al costo del trasporto pubblico i cosiddetti “grandi generatori di traffico”, ovvero aziende e centri commerciali con più di 50 posteggi. E quindi «gli assoggettati saranno circa 200». Mentre se la tassa dovesse cadere in votazione il 5 giugno (18 milioni di introiti l’anno), «allora sarà chiamata a rispondere tutta la popolazione». **Ivo Durisch**, capogruppo socialista e coordinatore di ‘Cittadini per il territorio’, parla a nome del ‘Gruppo di sostegno a favore della tassa di collegamento’, nel cui comitato sono rappresentate associazioni ambientaliste e dei trasporti pubblici (Ata, Wwf, Cittadini per il territorio, Pro Natura Ticino, Greenpeace, Acsi, Sev, Medici per l’ambiente, Sos Mendrisiotto Ambiente, Astuti, Alra e Aspan). Ieri l’incontro con la stampa, per rilanciare la necessità di dire ‘sì’ alla modifica di legge sui trasporti pubblici. «L’obiettivo della tassa di collegamento è la riduzione del traffico e dello spreco di territorio causato dall’aumento del numero di posteggi delle industrie, con e senza licenza edilizia». Oggi nel Sottoceneri «il sistema di mobilità privata su gomma è paralizzato. Ma la situazione

sta peggiorando anche a sud di Bellinzona». Motivo per cui «occorre battersi in favore di quello che è solo un tassello delle misure messe in atto contro il collasso del traffico». Che genera, oltre a spiacevoli colonne, un inquinamento record: «Il Mendrisiotto resta la regione più inquinata della Svizzera». L’incasso della tassa, ribadiamolo, è vincolato per legge al finanziamento del trasporto pubblico. In un territorio come quello ticinese i collegamenti costano, perché devono essere capillari. «È per questo che non si possono destinare i proventi della tassa unicamente ai collegamenti che interessano le aziende, come le associazioni economiche pretendevano – ha aggiunto ancora Durisch –. Non si può pretendere di finanziare solo l’ultima tratta, quando il sistema è concepito come una rete». Avrebbe poco senso, per fare un esempio, limitarsi a potenziare il servizio bus dalla stazione ferroviaria di Lamone al comparto industriale di Manno, senza considerare anche la frequenza dei treni. Per quanto concerne invece i centri commerciali, qualora l’azienda decidesse di far ricadere il costo sul cliente si tratterebbe di 15 centesimi all’ora. «Tassa che contribuirebbe finalmente ad annullare la disparità di trattamento tra i commerci dei centri urbani e quelli dei centri commerciali – ha osservato **Katya Cometta** per l’Associazione liberale radicale per l’ambiente (Arla) –. Non dimentichiamo inoltre che non è definitiva: fra tre anni avremo una valutazione. Vale la pena provare».



‘Bisogna disincentivare l’uso del mezzo privato’

TI-PRESS