

SÌ A UNA TASSA DI SOLIDARIETÀ SOCIALE



■■ È necessario e giusto votare a favore della tassa di collegamento proposta dal Consiglio di Stato e sostenuta dal Gran Consiglio perché:

1. è prelevata a circa 200 importanti generatori di traffico:

aziende e centri commerciali che possiedono posteggi con più di 50 stalli;

2. coinvolge 30.000 posteggi: 15.000 di aziende e 15.000 di centri commerciali;

3. saranno prelevati tre franchi e mezzo al giorno per ogni posteggio usato dai dipendenti di aziende o centri commerciali e un franco e mezzo al giorno per ogni posteggio usato da clienti;

4. ha una validità di tre anni scaduti i quali sarà il Parlamento a decidere se continuare ad applicarla;

5. è contemplata dalla legge sui trasporti pubblici dal 1994. Mai un consigliere di Stato ha avuto il coraggio di metterla in pratica perché questo significava andare contro gli interessi lobbistici dei settori toccati da questa tassa;

6. ha come obiettivo di finanziare il trasporto pubblico - che deve essere miglio-

rato, come si sta facendo in questi ultimi anni - e di indurre a cambiare il comportamento dei dipendenti delle grandi aziende e dei centri commerciali.

Questi sono i motivi essenziali della accanita (e costosa) opposizione dei settori più conservatori e irresponsabili, a livello ambientale, dell'economia ticinese: non vogliono minimamente abbandonare la loro concezione di «sviluppo» economico, continuando a usare le risorse dello Stato e dei Comuni - quindi le tasse del contribuente - per farsi costruire le infrastrutture (strade, linee di bus e linee ferroviarie) di cui si servono i loro dipendenti o clienti. Uno fra i tanti casi è il FoxTown di Mendrisio con la nuova bretella autostradale, la stazione FFS di San Martino e il nuovo circuito interno al comparto costati alla collettività svariate decine di milioni di franchi. Ma vi sono esempi virtuosi anche nel campo imprenditoriale. La ditta Farone di Stabio da anni, spontaneamente, obbliga i dipendenti a condividere l'automobile e mette a disposizione, a proprie spese, due bus per i propri dipendenti: un modello da seguire, ma se ciò non avviene è giusto che si instauri l'obbligo per i grandi generatori di traffico di contribuire a finanziare il trasporto pubblico e di far condividere

l'automobile ai propri dipendenti. Coloro che si oppongono alla tassa di collegamento affermano che i comportamenti delle persone si cambiano non attraverso tasse ma grazie al convincimento; un caso pratico dimostra il contrario: a Mendrisio l'introduzione della tassa dei rifiuti - pur essendo tra le più basse a livello cantonale - basata sul principio della causalità (che prevede il prelievo di una tassa di base annuale e di una tassa causale o tassa sul sacco) ha portato a una diminuzione sensibile (circa il 30%) dei rifiuti solidi urbani prodotti e ha incentivato il riciclaggio e la raccolta separata. Le tasse causali se introdotte con misura aiutano a modificare positivamente i comportamenti. La modifica di legge in votazione è uno degli elementi della complessa politica seguita dal Dipartimento del territorio e dal Consiglio di Stato intesa a ridurre responsabilmente il numero di automobili in circolazione, contribuendo a diminuire l'inquinamento dell'aria e le malattie che ne derivano, colpendo un numero sempre maggiore di persone di ogni età. Diciamo sì alla modifica della legge sui trasporti pubblici e a una tassa di responsabilità e solidarietà sociale e ambientale.

* coordinatore Gruppo di lavoro ambiente, i Verdi del Ticino