

Votazione «Dai frontalieri 9 milioni di franchi»

Il Governo spiega il sì alla tassa di collegamento e stima l'introito che potrebbe essere versato dagli italiani
 Claudio Zali: «Non sarà la panacea di tutti i mali, ma non ci è stata presentata alcuna proposta alternativa»

GIANNI RIGHINETTI

■ «Tengo a precisare che su tutti i temi in votazione il prossimo 5 giugno il Governo è unanime, unito e compatto». Con questa premessa il presidente dell'Esecutivo Paolo Beltraminelli ha aperto la terza ed ultima conferenza stampa sull'ultimo oggetto, ma certamente il più sentito, sul quale saremo chiamati ad esprimerci all'inizio del prossimo mese. Dopo l'iniziativa «Rafforziamo la scuola media, per il futuro dei nostri giovani» (preavvisata con un no) e i due temi sanitari, la nuova Legge sull'Ente ospedaliero (sostenuta) e l'iniziativa popolare «Giù le mani dagli ospedali» (da bocciare), è arrivato il turno della Tassa di collegamento, ovvero la modifica della Legge sui trasporti pubblici. Una proposta sostenuta con convinzione dal Consiglio di Stato, determinato e battagliero nel dire sì a una modifica che sul piatto della bilancia delle finanze cantonali vale 18 milioni di franchi. A condurre la delegazione governativa che si è presentata davanti ai media, il direttore del Dipartimento del territorio Claudio Zali che, prima di snocciolare alcune cifre ha detto che: «Questa tassa non sarà la panacea di tutti i mali, ma non ci è arrivata alcuna proposta alternativa». Un messaggio indirizzato soprattutto alle associazioni economiche che hanno condotto il referendum dei record, quelle oltre 24.000 firme (ne bastavano 7.000) che hanno reso obbligatoria la votazione popolare. Zali ha poi aggiunto che, «certo, hanno proposto tavoli di lavoro e sarebbe bello sederci per discutere e parlare, ma il problema è adesso e dobbiamo agire». Il direttore del Territorio si è poi soffermato su uno dei temi centrali della campagna che sta dividendo favorevoli e contrari: i 18 milioni chi li pagherà? Il soggetto tassato sarà il proprietario del fondo che occuperà oltre 50 posteggi: «Complessivamente si tratta unicamente di 194 soggetti (ndr. i cosiddetti grandi generatori di traffico), in spazi ubicati in 67 Comuni del Ticino, quindi non tutte le località saranno toccate». Ma, potenzialmente, tutti i cittadini, dato che chi si muoverà dal domicilio in periferia al lavoro nelle zone toccate, se il datore di lavoro deciderà di riversare su di lui l'onere, pagherà l'aggravio. Uno dei punti più controversi concerne i frontalieri. Pagheranno? Se sì quanti? E in che misura contribuiranno ai 18 milioni di nuove entrate? Se verseranno o meno dipenderà dalla decisione dei 194 soggetti toccati, mentre Zali ha fornito per la prima volta una cifra potenziale d'incasso da parte dei lavo-

IN PILLOLE

1 I GRANDI GENERATORI
 La Tassa di collegamento viene richiesta ai generatori di importanti correnti di traffico. Si tratta di 194 proprietari di aree di posteggio con oltre 50 posti. Questi si trovano in 67 Comuni che sono maggiormente toccati dai problemi di congestione del traffico stradale. Nelle regioni periferiche, dove vi sono meno problemi di traffico, la tassa non sarà applicata. Nel senso che non ci sono grandi generatori di traffico, ma i cittadini residenti potrebbero essere ugualmente toccati, per effetto dello spostamento in auto sul posto di lavoro.

2 TRASPORTO PUBBLICO
 La rete dei trasporti pubblici in Ticino: 10 imprese di trasporto; 110 linee che percorrono lungo tutto il territorio per complessivi 18 milioni di chilometri l'anno. Oggi è necessario migliorare ulteriormente le prestazioni del trasporto pubblico per estendere all'interno del territorio i grandi benefici resi possibili da AlpTransit e per rispondere alla domanda di mobilità in costante crescita.

3 LO SCOPO PERSEGUITO
 La Tassa di collegamento mira ad una riduzione del traffico veicolare e assicura la disponibilità finanziaria per un'offerta di trasporto pubblico sempre migliore. Accanto alla riduzione dei picchi di traffico, il potenziamento del trasporto pubblico comporta un beneficio sia per i suoi utenti, sia per l'automobilista che tornerà a godere di una migliore fluidità del traffico.

4 LA SITUAZIONE OGGI
 91.272 Veicoli immatricolati in più dal 1995 al 2015; 62.647 frontalieri, ovvero 35.757 in più dal 1998; 25.576 padroncini/distaccati con permesso di un massimo di 90 giorni/anno (equivalenti a 2.772 impieghi a tempo pieno/anno). Dai valichi entrano nelle ore di punta 3,2 autovetture ogni secondo con un grado di occupazione medio di 1,14 persone/auto. L'85% dei frontalieri dispone di un parcheggio gratuito in Ticino. Tra Lugano sud e Mendrisio si registra, lungo l'A2, un traffico medio (nei giorni feriali) di 76.804 veicoli al giorno (dati USTRA 2014): si tratta di 1 auto ogni 1,22 secondi sulle 24 ore. Con punte massime vicine ai 100.000 veicoli.



IN COLONNA Christian Vitta, Paolo Beltraminelli, Claudio Zali e Ivan Vanolli (informazione e comunicazione del Governo) con alle spalle l'immagine di ieri mattina alle 7 in zona San Martino a Mendrisio. (fotogonnella)

rato italiani assunti da aziende ticinesi: «Se gli assoggettati la ribatteranno sugli utenti, circa 9 milioni di franchi saranno pagati dai frontalieri. Solo così potremo fare in modo che i frontalieri contribuiscano a sostenere i nostri trasporti pubblici». Un tema, quest'ultimo, che darà certamente nuovo vigore al confronto tra chi dice sì e chi no. L'obiettivo ideale è stato sottolineato sempre da Beltraminelli: «Certamente il Cantone avrà un nuovo incasso, ma noi contiamo anche di avere qualche autovettura in meno, per frenare quei picchi di transiti che mandano in tilt le nostre strade. Una situazione che «darà beneficio a noi tutti in termini di qualità dell'aria e qualità di vita». Dal canto suo il direttore del DFE Christian Vitta ha rimarcato come «il servizio pubblico è finanziato per circa il 35% dall'utente e per la parte restante dagli enti pubblici, Confederazione, Cantone e Comuni. Il costo annuale per questi ultimi ammonta a 130 milioni. La

Tassa di collegamento estende ai generatori di importanti correnti di traffico parte dell'onere per circa 1/3 della spesa a carico del Cantone». L'effetto, appunto, è di generare un'entrata di 18 milioni, già contabilizzata nel Preventivo 2016. Zali ha concluso facendo presente che «la Tassa di collegamento è solo una delle misure previste dalla strategia per una mobilità sostenibile avviata dal Dipartimento del territorio nel febbraio 2014». Poi ha passato in rassegna gli altri tasselli: «Potenziamento del trasporto pubblico e sviluppo della rete stradale; creazione e ampliamento di posteggi di interscambio; promozione e finanziamento della mobilità aziendale; diffusione del car pooling; sostegno della mobilità ciclabile e pedonale; informazione, sensibilizzazione e consulenza; eliminazione di migliaia di parcheggi abusivi e selvaggi; riduzione del numero di nuovi posteggi nelle nuove costruzioni industriali e commerciali».

LA POLEMICA

Propaganda di Stato? «Una prima verifica l'abbiamo fatta»

■ L'interrogazione di una decina di deputati capitanati da Fabio Käppeli (PLR), che rimprovera al Governo di condurre una «propaganda di Stato» ha colto di sorpresa il Governo. «L'ho letta sul Corriere del Ticino, ora vedremo» ha detto Claudio Zali. Risponderete prima della votazione popolare? «Non abbiamo ancora deciso». Ma quanto avete fatto è legale? Avete compiuto verifiche preventive? «Una verifica generale di quelle che sono le possibilità per le prese di posizione l'abbiamo fatta» ha aggiunto il presidente del Governo Paolo Beltraminelli. Dal canto suo Käppeli sottolinea che «per contro non si trova nulla né sull'referendum sulla LEOC/iniziativa MpS, né sull'iniziativa VPOD sulla scuola. Che altrettanto trascurando questi temi?».