

**L'opinione****PIERINO BORELLA\***

## Perché serve la tassa sui posteggi

Chi è interessato alle problematiche del traffico è spesso confrontato con reazioni che, a prima vista, sembrano eccessive, ma che dopo un esame spassionato della situazione diventano sostenibili. È il caso conosciuto dal sottoscritto come ex pianificatore del Comune di Agno. In sostanza a seguito di alcune domande di costruzione per l'ampliamento di attività commerciali esistenti (Migros e Coop in particolare) è stata introdotta una petizione per proibire nuove attività commerciali; petizione che ha raccolto molte adesioni (più di tremila firme)

La relazione tra l'incremento del volume di traffico e l'insediamento di simili attività commerciali non necessita di essere dimostrata in quanto ad un maggior numero di posteggi corrisponde un maggior traffico indotto. Giustamente il Cantone, nell'ambito del Piano direttore (scheda R8), ha predisposto la definizione di aree idonee per la realizzazione di grandi generatori di traffico e l'obbligo di modalità di gestione di tali interventi compatibili con i principi dello sviluppo sostenibile, in particolare attraverso il trasporto pubblico.

Per il calcolo del fabbisogno in posteggi fanno stato le disposizioni della Legge sulle strade (art. 51-62) dove il fabbisogno è calcolato in funzione sia della dimensione delle superfici destinate ad attività commerciali sia della distanza delle fermate del trasporto pubblico (più la fermata è vicina, meno sono necessari dei posteggi).

Ne consegue, tenuto conto della non capillarità del trasporto pubblico in generale a livello cantonale, la necessità di predisporre una rete opportuna del trasporto pubblico che serva le zone interessate. Nel caso di Agno è stata prevista (nell'ambito della variante di PR del settore Bolette-aeroporto, dal pratone delle giostre all'aeroporto) una nuova linea di un bus navetta che, partendo dalla stazione FLP, raggiunge i punti di interesse quali la sede della Coop, la casa anziani, la sede Aldi, il World Trade Center, la sede della Migros, La Perla, l'aeroporto. Questo itinerario, che si può eventualmente estendere, permette di disporre di fermate del bus, di regola, ad una distanza inferiore ai 250 metri. Ciò permette di poter ridurre in modo importante il fabbisogno in posteggi per le attività commerciali esistenti e nuove (art. 61 della legge sulle strade) .

Il problema preliminare di fattibilità è quello della definizione del titolare della realizzazione della linea e del suo finanziamento. Nell'ambito del Regolamento edilizio della variante di PR si è introdotto l'obbligo, per le aziende interessate, di realizzare la linea del bus a proprio carico come condizione per l'edificabilità di nuovi spazi commerciali (vedi art. 17 RE). Una tale norma deve poggiare su una base legale di ordine superiore per essere compatibile, in particolare, con l'interesse pubblico. La tassa di allacciamento costituirebbe la base legale per la definizione del titolare della realizzazione della nuova linea del bus (le aziende interessate) nonché della modalità di finanziamento attraverso l'importo della tassa, puntando concretamente sui trasporti pubblici come quadro di riferimento di uno sviluppo sostenibile previsto sia dalla Costituzione federale sia da quella cantonale.