

L'OPINIONE ■ FRANÇOISE GEHRING*

MA QUANTA MIOPIA NEGLI AVVERSARI



■ Non c'è che dire: gli avversari della tassa di collegamento sono molto creativi quando si tratta di contrastare una tassa i cui proventi andranno tutti rigorosamente a favore

del trasporto pubblico. Durante la raccolta delle firme se ne sono sentite di tutti i colori – all'insegna della pura disinformazione – e molti politici nostrani sembrano vivere su un altro pianeta. Come si fa a non rendersi conto che il traffico automobilistico privato in Ticino è cresciuto a dismisura, generando problemi non solo di mobilità, ma soprattutto di salute pubblica? I tassi d'inquinamento atmosferico che non rispettano i limiti della legislazione federale sono spesso pane quotidiano. Il Mendrisiotto, per esempio, soffre di questa situazione da anni e ostinarsi a negarlo – o a minimizzare il problema – rasenta quasi la malafede. Basti pensare che durante tutto il 2015 nel Mendrisiotto il limite di guardia per le polveri fini è stato superato per ben 61 volte.

Ma che cosa è la tanto odiata tassa di collegamento? È molto semplice: si tratta di una tassa sui posteggi di 194 grandi generatori di traffico (aziende e centri commerciali con almeno cinquanta posteggi). A che cosa serve? Contribuisce a coprire una parte dei costi che sostiene il Cantone per i trasporti pubblici – che collegano anche i grandi generatori di traffico alla rete di trasporti cantonale – e a ridurre i picchi di traffico nelle ore di punta. Perché spunta solo ora? A dire il vero è

da più di vent'anni che il Consiglio di Stato ha adottato il principio dell'introduzione di una tassa di parcheggio per i grandi generatori di traffico. Ora finalmente si dà seguito a quel principio mostrando un minimo di coraggio e coerenza politica nel concretizzare quanto scritto nel Piano di risanamento dell'aria e nel Piano direttore cantonale.

A conti fatti la tassa di collegamento permetterà il mantenimento di un'offerta di base del trasporto pubblico su tutto il territorio cantonale, così come il miglioramento delle prestazioni del sistema ferroviario regionale e l'ampliamento dell'offerta negli agglomerati. Tutto ciò è fondamentale per una gestione più sostenibile del territorio e della mobilità. Questa tassa è in verità solo un piccolo contributo alla soluzione di un problema molto più grande e con enormi implicazioni ambientali e di salute pubblica. Gli effetti negativi dell'inquinamento dell'aria, infatti, hanno anche una dimensione economica poiché comportano costi tanto di natura sanitaria, dovuti alle cure, quanto di natura sociale, legati alla minor qualità della vita delle persone. Ma di questo gli attori dell'economia ticinese e coloro che con tanta aggressività avversano la tassa, sembrano infischiarne totalmente.

Come si fa a non vedere che l'attuale modello di sviluppo non è più sostenibile? Come si fa a chiudere gli occhi davanti a questo modello di sviluppo predatore che non si limita solo a tormentare il territorio, ma che alimenta un mercato del lavoro a scarso valore aggiunto, in mano a datori di lavoro spregiudicati che sfruttano la manodopera frontaliera, lasciando a bocca asciutta i/le residenti, soprattutto gio-

vani alla disperata ricerca di un impiego? Perché di questo anche si tratta: di un'economia che si macchia di episodi di sfruttamento vergognosi, i cui esempi emergono purtroppo con regolarità quasi quotidiana. Di questo i tenori dell'economia dovrebbero occuparsi con assoluta priorità, invece di scagliarsi contro i sindacati.

Non esistono solo i criteri di redditività per misurare la crescita. Ci sono indici immateriali che sulla bilancia della qualità della vita contano e pesano. L'attuale sviluppo è stato sostanzialmente indifferente ai caratteri dell'ambiente, come se l'ambiente e il territorio fossero una tabula rasa su cui collocare funzioni produttive, abitative e infrastrutturali libere da ostacoli di sorta. Pensare a modelli di sviluppo diversi significa pensare a come ricucire il legame tra sviluppo economico sociale e ambientale; verificando luogo per luogo come la combinazione di questi tre elementi possa essere riarticolata a partire dalle caratteristiche dell'economia, della società e dell'ambiente locale.

Spaventa la miopia di chi non riesce a ragionare sul lungo termine e di chi, fermo sul proprio egoismo, non vuole vedere che la questione irrisolta del traffico è lo specchio di contraddizioni economiche che pagheremo tutti in termini molto più alti rispetto alla tassa di collegamento. «L'ambiente – come ben espresso nell'Agenda 21 – non deve più essere considerato come un settore specifico delle politiche pubbliche, ma come una dimensione che attraversa tutte le politiche; come un punto di vista a partire dal quale osservare, valutare e orientare l'intero arco delle azioni pubbliche».

* giomalista e sindacalista