

# Peo, Zali guarda indietro e non avanti



*di Nicola Pini,  
vicepresidente Plr*

Caro Peo, sei un maestro e un modello per me e per tanti altri giovani ticinesi, guardo e guarderò sempre a te con stima e profonda ammirazione, ma questa volta credo tu ti stia sbagliando. Quanto proposto da Zali non è semplicemente l'applicazione di una tassa già presente dal 1994 e mai concretizzata (il perché dovrebbe spiegarcelo Marco Borradori), ma una sua consistente estensione nel volume e nel peri-

metro. Il tutto cucinato con improvvisazione e servito in tre paginette di preventivo, senza nessuna analisi delle conseguenze economiche, fiscali e sul traffico di tale misura, e con tante domande senza risposta. È giusto equiparare un grande generatore di traffico (più di 1'000 spostamenti al giorno) a un'azienda con 50 impiegati? E perché 50 e non 150? E perché si propone una forchetta da 1.- a 3.- Chf? Per-

ché si dà facoltà anche ai Comuni di prelevare tale tassa? Come si è arrivati ai 12 milioni: a ritroso (perché servivano per il Preventivo) o perché si calcola che così si abbia un riscontro concreto sul traffico? Perché infine non fare una differenziazione tra regioni meno o più colpite? Risposte necessarie per arrivare a una soluzione: perché, a differenza degli 'inciuci', i 'compromessi' non si (...)      Segue a pagina 26

## Peo, Zali guarda indietro e non avanti

di Nicola Pini,  
vicepresidente Plr

Segue da pagina 19

(...) mercanteggiano di fretta e furia il giorno prima, quasi fossimo al mercato, ma si fondano su calcoli, cifre, rilevamenti, che oggi purtroppo mancano. È di questo che si è accorto il Gran Consiglio, la cui maggioranza ha approvato (ripeto, ha approvato!) il principio della tassa, ma ha chiesto di approfondirne l'applicazione, al momento fumosa, senza firmare cambiali in bianco. Perché peggio della politica senza visioni (e in questo senso condivido la tua analisi, caro Peo) c'è a mio modo di vedere la politica dei proclami e dell'improvvisazione. Abbandoniamo dunque lo scontro ideologico ed elettorale per tuffarci, appena sarà disponibile, nel merito del messaggio di applicazione della tassa. E a proposito di visioni. Perché invece di riesumare una legge degli anni 1990 – con l'intento di colpire i frontalieri (obiettivo già di per sé discutibile), ma che di fatto spara nel mucchio (la tassa peserà sulle tasche di aziende, lavoratori, consumatori e cittadini) – non guardiamo avanti cercando di inserirci, magari come Cantone pilota, negli approfondimenti che la Confederazione sta effettuando in merito al 'mobility pricing'? Questo sarebbe un segnale, vero, verso Berna; il segnale di un Ticino forte che non si limita a lamentarsi, ma che vuole prendere in mano il proprio futuro. Il tutto con l'obiettivo di tassare non il parcheggio, ma lo spostamento: da liberale radicale sono infatti favorevole a un sistema di finanziamento più trasparente, causale, in modo tale che ogni utente paghi i costi (finanziari e ambientali) che effettivamente origina.

Se sapremo lavorare bene con Berna, lo studio strategico sul 'mobility pricing' potrà contenere una soluzione ragionevole per il Ticino e le sue regioni più colpite dal problema del traffico. Magari anche (se questo è l'obiettivo) dando una base legale alla tanto ricercata 'ecotassa' per chi entra in Ticino: il modello di riferimento potrebbe ad esempio essere quello di Londra, dove i residenti pagano

una minima quota mentre chi entra da fuori paga la tariffa massima.

Evidentemente occorre muoversi con lungimiranza: l'attuazione di un 'mobility pricing' richiede investimenti, studi e sensibilizzazione tra la popolazione. Questa potrebbe però essere la via a lungo termine: basta spendere energie in litigi tra lobby, funzionari e politica, occorre trovare soluzioni per permettere un equilibrio tra costi e benefici.

Usiamo le energie per implementare un sistema davvero innovativo, guardando a quegli esempi – Londra, Oslo e Singapore – dove la mobilità sostenibile è realtà già da decenni. Ma per fare ciò bisogna smetterla di guardare al passato e dirigere, finalmente, lo sguardo verso orizzonti più lontani. E occorre farlo insieme, perché più una visione è condivisa, più avrà possibilità di realizzarsi.