

Ticino Business

NO A UNA NUOVA TASSA
CHE COLPISCE I TICINESI



Votazione sulla Tassa di collegamento del 5 giugno 2016
Modifica della legge sui trasporti pubblici

Alla cassa passiamo noi ticinesi.

Per la mobilità servono soluzioni concertate

di Glauco Martinetti,
Presidente Cc-Ti

Il prossimo 5 giugno voteremo sull'ormai famosa o famigerata (a seconda dei punti di vista) tassa di collegamento, che nel contesto della legge sui trasporti pubblici prevede una nuova e ulteriore imposta sui parcheggi. Finalmente si vota, si potrebbe dire, visto che la questione è ormai assurda a elemento fondamentale della politica ticinese, tanto che senza la tassa sembrerebbe imminente il blocco di tutti i progetti di potenziamento del trasporto pubblico.

La realtà è ben diversa, ma purtroppo il peccato è originale, perché la discussione su questa misura di natura prettamente fiscale è stata dall'inizio

L'unica via per trovare soluzioni efficaci per la mobilità consiste nell'approccio coordinato e concertato fra tutti gli attori pubblici e privati

impostata secondo canoni di tipo elettorale e poco oggettivo, sottolineando argomenti non sempre pertinenti. È infatti stato pomposamente annunciato che sarebbe stata una tassa contro i frontaliere, quando in realtà l'autorità cantonale stessa ha poi dovuto ammettere che essa sarà a carico dei ticinesi e dei residenti nella misura del 70%. È anche stato sottolineato che si tratterebbe di un balzello fondamentale per lo sviluppo del trasporto pubblico, salvo poi candidamente ammettere che si tratta di una misura essenziale per tenere in piedi le finanze cantonali, pena l'aumento

generalizzato del moltiplicatore d'imposta. Pura misura finanziaria e fiscale, quindi, senza ombra di dubbio. Che con il finanziamento del trasporto pubblico c'entra solo marginalmente, visto tra l'altro che tale finanziamento dovrebbe avvenire, come negli altri Cantoni, attraverso il budget generale dello Stato.

Si è anche detto che la tassa avrebbe colpito solo i centri commerciali, per definizione sempre brutti, sporchi e cattivi e quindi da massacrare, perché ormai fare la spesa (in Ticino) è una colpa di cui vergognarsi (con l'effetto paradossale che i tradizionali



paladini dell'autarchia cantonale sostengono nella fattispecie chi va a fare la spesa in Italia). A parte il fatto che la demonizzazione dei centri commerciali è difficilmente comprensibile, in realtà la tassa (o imposta che dir si voglia) tocca tutte le aziende, visto che la discriminante è il numero di parcheggi e le aziende grandi non esistono certo solo nel settore del commercio, ma anche e soprattutto in quello industriale. Anche su questo punto vi sono quindi parecchie inesattezze, per usare un eufemismo.

È un vero peccato che sull'altare degli interessi elettorali sia stata sacrificata una vera e approfondita discussione sulle finanze cantonali e sulla mobilità, intesa in senso lato e non solo come fenomeno che tocca tutti ma che avrebbe pochi responsabili, le aziende in primis, ovviamente. La realtà, e lo sanno bene anche i promotori della tassa di collegamento, è molto più complessa, come chiaramente emerso dal convegno sulla mobilità che la Cc-Ti ha organizzato lo scorso 15 aprile.

L'appuntamento di respiro nazionale, con la partecipazione di esponenti dell'economia di altri Cantoni, ha chiaramente mostrato come l'unica via per trovare soluzioni efficaci per la mobilità (non solo quella aziendale) sia l'approccio coordinato e concertato fra tutti gli attori pubblici (Cantone e Comuni) e privati (aziende, ma anche cittadini e cittadini). Il resto sono solo misure puntuali, di regola sanzionatorie, che non risolvono

nulla e che rappresentano solo palliativi oltretutto temporanei.

Oggi un approccio sistemico del genere non c'è e non vi è alcuna indicazione che potrebbe esservi in un prossimo futuro. È strano, perché, almeno sulla carta, il Cantone si è dotato di linee direttive sulla mobilità che contengono molte misure che meritano di essere approfondite e discusse in vista di un'applicazione ad ampio respiro e condivisa. Invece sembra esistere solo la tassa, purtroppo. Intendiamoci, anche una tassa potrebbe avere una sua legittimità qualora vi fossero già in atto vere misure alternative. Un po' come è stato deciso a Basilea, con la differenza che in quella regione la tassa può essere prevista se l'offerta di trasporto pubblico esiste e la sua efficacia è dimostrata. Situazione ben diversa dal Ticino, dove si dice "prima dammi i soldi, poi vedremo se e quale offerta di trasporto pubblico ci sarà". Una tassa sulla fiducia, insomma, senza contropartita immediata come dovrebbe essere scontato giuridicamente per una tassa. Invece nulla, colpi di mazza sulla cattiva economia che devasta il territorio, tutti contenti e andiamo avanti così. Dimenticando che molte aziende si sono già da tempo attivate autonomamente con programmi di mobilità aziendale e gli esempi non mancano, per cui l'argomento che il mondo economico se ne frega del territorio non regge. Si può sempre migliorare e siamo pronti a discutere di correttivi su chi ha comportamenti criticabili, ma i correttivi devono esserci per tutti, perché come vi sono aziende poco rispettose del sistema, così esistono numerosi esempi di cittadine e cittadini, enti e istituzioni che se ne fregano altamente del territorio. Dire in maniera generica che le imprese non sono socialmente responsabili è una menzogna che non si può accettare. Il comportamento socialmente responsabile delle aziende, che da tempo stiamo promuovendo con decisione, ha sfaccettature talmente ampie che non può essere negato solo in virtù di una nuda e cruda cifra concernente il numero di parcheggi di cui si dispone.

L'economia, esprimendosi contro la tassa di collegamento, non vuole quindi sottrarsi alle sue responsabilità, né verso il territorio, né nella discussione concernente le finanze cantonali, ma esige che questo avvenga su basi diverse, oggettive e parlando chiaramente, chiamando le cose con il loro nome e non vantando effetti taumaturgici di misure molto parziali. Una tassa (o imposta)



© hobbit / shutterstock.com

che non si sa bene a cosa sia destinata, che sanziona maggiormente il numero di parcheggi piuttosto che i movimenti (strano dal punto di vista ambientale...) e che opera inspiegabili distinzioni fra settori economici, presenta troppe contraddizioni per essere accettabile, al di là del fatto che l'uso della leva fiscale senza pensare ai compiti dello Stato e quindi alle spese veramente necessarie è per noi insensato.

Certo, in un Cantone in cui le sei corsie fra Melide e Mendrisio sono promosse e addirittura avvallate da parlamentari cantonali che hanno combattuto con rara violenza la seconda galleria autostradale del San Gottardo perché più strade portano più traffico, può veramente capitare di tutto e non ci si deve più stupire di nulla. Ma questo non deve costituire un alibi per sdoganare qualsiasi proposta che permetta di raccogliere facili consensi. Dalle aziende si esige, giustamente, molto in termini di attenzione al territorio. Ma è altrettanto legittimo attendersi molto dalla politica, perché anche i rappresentanti del popolo devono avere un comportamento socialmente responsabile.

L'economia non vuole guerre e, indipendentemente da come andrà il 5 giugno, sarà sempre pronta a fare la sua parte. Che non è quella della vittima sacrificale degli isterismi politici, ma quella di un attore a pieno titolo, che merita rispetto.

Il peccato originale della tassa di collegamento

di Alessio del Grande

Il problema della mobilità investe tutto il territorio, la società e l'economia, per cui la soluzione va ricercata assieme. Capovolgendo l'ottica corrente

Il problema della mobilità, uno dei nodi più delicati nella governance del territorio, è stato purtroppo pesantemente condizionato negli ultimi anni da una visione ereditata dal radicalismo ambientalista. Un'impostazione ideologica incentrata esclusivamente sulla contrapposizione. La contrapposizione tra tutela del territorio e mobilità, tra ambiente ed economia, treno e auto, strada e ferrovia, trasporti pubblici e privati, tra interessi collettivi e libertà individuale, da cui peraltro sono derivati nuovi apparati di regole e limitazioni, le quali più

che facilitare la soluzione del problema, lo hanno inasprito. Un'impostazione che ha privilegiato l'imposizione e la sanzione, a scapito della ricerca di soluzioni condivise (muovendo da una più generale sensibilità sulla tutela del territorio e la qualità di vita), e scartando ogni ragionamento sulla complementarietà dei mezzi di trasporto per una mobilità efficiente e sostenibile, così come la collaborazione tra pubblico e privato.

Anche per disancorare il dibattito da questa visione, lo scorso 15 aprile la Cc-Ti, assieme ad altre associazioni economiche, sotto l'egida dell'Associazione delle Camere di commercio e dell'industria svizzere, ha organizzato un'importante mattinata di riflessione sul tema della mobilità, il MobiliTI day, dove si è parlato di "come cambia la mobilità in Svizzera e in Ticino". Un dibattito arricchito dal contributo delle esperienze che si stanno facendo anche in altri Cantoni e dalle qualificate testimonianze di alcune importanti aziende ticinesi, da tempo impegnate nello sviluppo di una mobilità sostenibile. Filo conduttore della discussione è stata la consapevolezza che il problema della mobilità, con varie modalità, investe tutto il territorio, la società e l'economia, per cui la soluzione va ricercata assieme. Capovolgendo, dunque, l'ottica corrente.

Che la mobilità sia rimasta un nervo scoperto in Ticino lo dimostra la tassa di collegamento, contro cui è stato lanciato un referendum su cui si andrà a

votare il prossimo 5 giugno. Un voto che, probabilmente, si sarebbe potuto evitare se ci fosse stato un approccio più collaborativo e costruttivo nella gestione di questa problematica. Sulla tassa di collegamento, che colpirà le aziende e i commerci con più di 50 posteggi, e sulla sua finalità di contenere, in particolare, il traffico d'oltre confine, quello dei frontalieri, si è già detto e scritto tanto. Qui basterà ricordare solo alcune osservazioni.

L'idea di fondo è che limitando il numero dei posteggi e facendoli pagare, si ridurrà il traffico e s'incentiverà l'uso dei mezzi pubblici. Siamo, quindi, ancora nel campo di quella visione sanzionatoria di cui si diceva prima, ma non è detto che sia questa la soluzione giusta.

Infatti, se aziende e centri commerciali decideranno di farsi carico direttamente della tassa, e di non farla pesare, dunque, sul portafoglio dei dipendenti e dei clienti, la tassa non avrà alcun effetto disincentivante sul traffico da essi generato. Trattandosi di ben 18 milioni di franchi in totale, inciderà invece pesantemente sui bilanci aziendali, e per di più in una fase congiunturale poco favorevole. Se le aziende decideranno di farla pagare a dipendenti e clienti, soprattutto per i centri commerciali, che stanno attraversando un momento molto difficile per la concorrenza d'oltre confine, sarà un colpo micidiale, perché aumenterà inevitabilmente il costo degli acquisti in Ticino, incoraggiando così ulteriormente lo shopping in Italia. Con la conseguenza, come faceva



© Bavorndej / shutterstock.com

giustamente notare Giovanni Barone Adesi, docente di Finanza all'USI, in un suo commento sul Corriere del Ticino, d'incrementare il traffico verso l'Italia, "a discapito del commercio ticinese e delle entrate fiscali ad esso legate".

Fatto sta che in questa seconda ipotesi, la tassa comporterà, per i domiciliati in Ticino (che saranno chiamati a pagare i 2/3 di quei 18 milioni), un esborso di oltre 1'200 franchi all'anno, l'equivalente, cioè, di un rincaro di circa il 10% dei premi delle casse malati o, se si vuole, di un aumento delle imposte del 15-20%. Insomma, una vera stangata. Logico, quindi, domandarsi se questo sia il miglior modo per sostenere l'economia cantonale (imprese e consumi dei cittadini). Se sia un buon sistema per incentivare le aziende nel continuare ad investire anche per migliorare l'impatto ambientale della loro attività. E se davvero i dipendenti di imprese e commerci saranno più motivati ad usare i mezzi pubblici. L'attuale rete dei trasporti pubblici e i loro orari non sempre permettono questa possibilità, se non al costo di raddoppiare o triplicare i tempi di percorrenza nel tragitto tra casa e lavoro; come potrete leggere nell'esperienza personale, raccontata da Fabrizio Sala di Lugano, sulle prossime pagine.

Lo avevamo già scritto sullo scorso numero di Ticino Business, per affrontare i problemi del traffico e della viabilità nel nostro Cantone, bisogna sedersi tutti assieme attorno ad un tavolo - imprese, associazioni economiche, Cantone, Comuni, aziende di trasporto e specialisti - e ragionare sui nodi attuali della mobilità, prefigurandone anche l'evoluzione negli scenari futuri, per la competitività di una regione capace di sfruttare al meglio la complementarietà tra vettori differenti, tra strada e ferrovia, per gli spostamenti di uomini e merci.

Abbiamo davanti delle scadenze immediate. L'entrata in esercizio di Alptransit prima e l'apertura, nel 2020, della galleria del Ceneri, rivoluzioneranno la rete dei trasporti accorciando le distanze tra il Ticino e il resto della Svizzera, ma anche all'interno del Cantone. Non bisogna arrivare impreparati a questo appuntamento, se si vogliono cogliere tutte le opportunità di questa grande novità che avrà ricadute importanti per l'economia e per le abitudini collettive.

In quest'ottica è tanto più indispensabile la collaborazione tra enti pubblici e privati per arrivare a delle soluzioni concertate e condivise, le sole in grado di affrontare i problemi sul lungo periodo.

Le aziende ticinesi da anni ormai sono impegnate nella mobilità sostenibile e autonomamente hanno implementato dei programmi interni con ottimi risultati, consapevoli dell'importanza della tutela del territorio e dei vantaggi per gli stessi dipendenti in termini di costi di trasporto minori, meno stress su strade iper trafficate e di maggiore interazione e scambio con i colleghi di lavoro. Car pooling, car

Un ricco approfondimento vi aspetta sulle prossime pagine di quest'edizione, con contributi autorevoli di ospiti che si esprimono sul tema della mobilità e sulla tassa di collegamento. Si parte con un'intervista a **Piero Marchesi**, Presidente UDC Ticino, per poi addentrarsi nel racconto di viaggio di un cittadino, che incontrerebbe molte difficoltà nel suo spostamento con i mezzi pubblici, **Fabrizio Sala**. Infine potete leggere un case study: FoxTown presenta il proprio esempio in termini di mobilità aziendale, per voce della Direttrice del Gruppo Tarchini, **Giorgia Tarchini Gyga**. Inoltre troverete un dossier completo dedicato al MobiliTI day, l'evento sulla mobilità che abbiamo organizzato lo scorso 15 aprile. Questo incontro ha messo in luce le misure esistenti e quelle future, analizzando come cambia e come evolve la mobilità, con esempi concreti anche da altri Cantoni (Neuchâtel e Basilea). Abbiamo anche dedicato ampio spazio al documento strategico con le proposte della Cc-Ti sulla mobilità (che potete leggere alle pagine 21 - 23 di questo numero). Si tratta di una tematica che ci sta particolarmente a cuore, su cui abbiamo riflettuto anche nel numero di Ticino Business di aprile 2016 (trovate l'approfondimento da scaricare sul nostro sito web: www.cc-ti.ch/mobilita_concertata_la-via-da-percorrere).

sharing, navette aziendali, park&rail e abbonamenti Arcobaleno, oggi, fanno parte di una cultura d'impresa che ha già consolidato un patrimonio di significative esperienze; fatto ampiamente dimostrato dalle testimonianze emerse nella mattinata dedicata alla mobilità in Svizzera ed in Ticino lo scorso 15 aprile, nella quale hanno portato il loro esempio Unione Farmaceutica Distribuzione e Schindler Elettronica. Un patrimonio che va ulteriormente valorizzato e diffuso come modello e non penalizzato pensando di tassare i posteggi. Solo ragionando e lavorando assieme, pubblico e privato, si potranno sfruttare meglio su scala territoriale quelle nuove risorse tecnologiche che potrebbero dare forti impulsi alla mobilità sostenibile, e si potrà anche ripensare tutta la dinamica dei flussi di traffico e le sue criticità.

Le cose da fare non mancano. Le ricordavano in un loro atto parlamentare dell'estate scorsa i deputati PLRT Alex Farinelli e Nicola Pini. Progetti di P&R sulla linea di confine o direttamente sul territorio italiano finanziati coi programmi Interreg, corsie di sorpasso privilegiate per le auto con più di tre passeggeri per incoraggiare la condivisione del veicolo, incentivi per il telelavoro - che non solo è una soluzione intelligente per decongestionare la strada dal traffico pendolare, ma anche un'opportunità per meglio conciliare lavoro e vita familiare -, ottimizzazione del trasporto scolastico per ridurre la circolazione nelle ore di punta, rivedendo gli orari o aiutando i Comuni nell'acquisto di navette per le scuole. E si potrebbero pensare tante altre proposte, prima di ricorrere a nuove tasse.

Una tassa per ridurre il traffico? Assurdo e controproducente!

Intervista a Piero Marchesi, Presidente UDC Ticino

di Alessio del Grande

L'UDC è stato il solo partito a sostenere ufficialmente il referendum contro la tassa sui grandi generatori di traffico; cosa non vi convince in questa misura?

“L'UDC è da sempre contro l'aumento ingiustificato delle tasse, riteniamo che la tassa di collegamento non sia la soluzione corretta per cercare di risolvere il problema del traffico in Ticino. La tassa, che infine è un'imposta, ha l'obiettivo principale di permettere al Cantone di incassare una ventina di milioni di franchi, ma non ha obiettivi chiari nella riduzione del traffico. Diversi esponenti politici cantonali hanno candidamente ammesso che l'obiettivo primario del prelievo di questa tassa è puramente economico: incassare più soldi per evitare che scatti il moltiplicatore cantonale d'imposta. Questa è la conferma che con o senza tassa di collegamento, senza interventi importanti, il traffico in Ticino rimarrà tale. Il risanamento delle finanze cantonali, per l'UDC, deve passare dalla riduzione delle uscite, in particolare degli sprechi, e non da nuove entrate quali tasse o imposte”.

Imprese e centri commerciali in questi ultimi anni si sono molto impegnati sul fronte della mobilità aziendale. Uno sforzo che la tassa sui grandi generatori di traffico sembra ignorare. Anzi, essa viene a coincidere con un momento congiunturale assai critico per le imprese e le attività commerciali, imponendo un costo aggiuntivo non indifferente. Eppure il Parlamento pare aver sottovalutato questo aspetto, come lo spiega?

“Per molti anni il Cantone non ha gestito il

La tassa di collegamento non ridurrà il traffico. Senza interventi mirati con gli attori coinvolti è impensabile poter trovare una soluzione efficace



problema della mobilità e i risultati sono sotto gli occhi di tutti. Diverse aziende negli anni hanno sviluppato una sensibilità sul tema e proposto soluzioni interessanti ed efficaci come la mobilità aziendale, il trasporto collettivo, il car sharing, ecc.. La tassa di collegamento, se venisse applicata, non permetterebbe alle imprese virtuose in ambito della mobilità di beneficiare di agevolazioni o sconti per le azioni attuate. Questo aspetto è piuttosto demotivante e non premia chi ha preso a cuore il problema”.

Si parla tanto, e giustamente, di mobilità sostenibile, eppure la rete stradale e autostradale del Cantone è rimasta, a parte i tunnel di Lugano e Locarno, come vent'anni fa, nonostante il traffico sia a dir poco decuplicato. Che ci si muova con la propria auto o con i mezzi pubblici, non si sfugge alle colonne. Non sarebbe il caso d'intervenire anche su quei nodi che oggi strozzano o rallentano la circolazione?

“Il potenziamento delle infrastrutture attuali, abbinato alla promozione ed estensione del trasporto pubblico, deve andare di pari passo. Il Ticino si sta muovendo abbastanza bene nell'ambito del trasporto pubblico, molto meno nell'aggiornamento delle strade, che hanno un concetto vecchio di 40 anni”.

Oggi i trasporti pubblici, sia per vecchi deficit strutturali, come anche per la particolare conformazione territoriale del Ticino, in molte regioni non sono in grado di offrire una valida alternativa all'uso dell'auto privata. Non crede sia il momento di ripensare radicalmente la mobilità del Cantone, potenziando il servizio pubblico, ma anche mantenendo intatta la libertà dei cittadini di potersi muovere per il lavoro o il tempo libero scegliendo i mezzi che sono per loro più comodi?

“La mobilità in Ticino dovrebbe, a mio avviso, toccare quattro punti:

1. il potenziamento del trasporto pubblico sugli assi principali, con l'implementazione delle strutture di supporto, quali park & ride, parcheggi per il car sharing, ecc., così da favorirne la fruibilità.
2. infrastrutture stradali da aggiornare al traffico attuale, permettendo soprattutto nelle zone periferiche di muoversi con il mezzo privato. Il mezzo pubblico in queste zone non potrà mai essere concorrenziale.
3. la riduzione drastica del traffico frontaliero con l'imposizione dell'utilizzo di trasporto collettivo, car sharing, ecc. ai lavoratori d'oltre confine. In

questo caso una collaborazione tra lo Stato e l'economia deve essere trovata.

4. modificare la mentalità e le abitudini dei ticinesi che, laddove è possibile, dovrebbero privilegiare il mezzo pubblico a quello privato”.

In che modo ritiene equa la tassa sui grandi generatori di traffico?

“Non la ritengo equa in quanto tassa in modo indiscriminato le aziende che hanno più di 50 parcheggi, chi ne ha 49 non pagherà un franco. Per di più non tiene conto che, a fronte di un pagamento di una tassa, lo Stato dovrebbe, in contropartita, garantire un trasporto pubblico adeguato. Il che non è il caso. Inoltre come accennato precedentemente, non si premiano le aziende che si impegnano nella riduzione del traffico generato dai loro collaboratori. Ricordo infine che la tassa verrà finanziata per circa il 70% dai ticinesi, che quando si recheranno al posto di lavoro, piuttosto che al grande magazzino per fare acquisti, pagheranno di tasca loro il contributo, perché è evidente che le aziende riverseranno sul consumatore o sul dipendente stesso il balzello. Si stima che il maggior costo medio per il ticinese con la tassa sia di quasi 1'000 franchi l'anno”.

Il trasporto pubblico non è una vera alternativa per tutti

La tassa di collegamento colpirebbe nuovamente i ticinesi

di Fabrizio Sala, cittadino luganese

Vi sono molte persone che facilmente riescono a spostarsi con i mezzi pubblici. Io purtroppo non sono fra queste, in quanto Brè paese - dove vivo - è mal servito da questo tipo di trasporto e se lo usassi andrei quindi incontro a molteplici difficoltà, con ripercussioni anche sulla mia qualità di vita. Chi, per la votazione di giugno, vuol far passare il messaggio che tassando i posteggi si diminuisce il traffico, parte dal presupposto - troppo semplicistico - che esiste un'alternativa concreta alla macchina. Purtroppo questo non è sempre il caso. Il trasporto pubblico in alcune zone è scarso, per cui certi cittadini hanno enormi difficoltà nell'utilizzarlo.



Sono uno dei molti, che se colpiti dalla tassa di collegamento, avrebbe molte difficoltà nell'utilizzare i mezzi pubblici, perché, in alcune regioni, l'offerta risulta troppo carente, con orari impossibili o con tempi di percorrenza doppi o tripli rispetto all'auto e per cui sarebbe ingiustamente colpito da costi aggiuntivi

Proprio a dimostrazione di quanto appena detto, desidero brevemente illustrarvi ciò a cui andrei incontro se utilizzassi il trasporto pubblico tanto per recarmi al lavoro, quanto per vivere la mia quotidianità. Per arrivare alle 8.00 a Bedano, dove lavoro, dovrei prendere il bus direzione Lugano centro alle 6.45. Da lì, per giungere a destinazione, dovrei ancora cambiare 2 o 3 mezzi pubblici tra treni/bus o autopostali. In totale, per percorrere questo viaggio - contrattempi

permettendo - impiegherei la bellezza di un'ora e quindici minuti circa, nonostante Brè disti pochi chilometri da Bedano. Il rientro a casa sarebbe ancora peggio. Partendo da Bedano per rientrare a Brè ad un orario non ben definito (in quanto per il mio lavoro spesso devo risolvere delle urgenze), trovare le coincidenze tra tutti i mezzi in gioco sarebbe molto arduo. Nella migliore delle ipotesi ci impiegherei quasi due ore. Anche qui sarebbe una corsa verso l'incastro perfetto delle coincidenze, senza contare i numerosi imprevisti che potrebbero succedere, come ad esempio forte traffico, maltempo o incidenti sulla strada. Se vi fossero ritardi, perderei la coincidenza da Lugano centro per Brè. Dopo le 18.30, indicativamente, non vi sono più corse dirette, per cui sarei costretto a fare l'ennesimo cambio di bus, allungando ulteriormente il mio percorso. Un incubo, insomma.

Se a ciò aggiungiamo il mio contesto privato le cose si complicano non poco.

La mia quotidianità risentirebbe di una privazione importante in termini di qualità, non sarei più in grado di muovermi in libertà autonomamente, perché sempre alle prese con differenti coincidenze da cercare. Questo vale anche per il mio tempo libero, come ad esempio recarmi in un centro commerciale per fare la spesa e acquistare materiale per il giardino, praticare il mio sport preferito, incontrarmi con i membri di comitato delle associazioni, e così via. Non è evidente coordinare le coincidenze, su molte tratte l'offerta delle corse è limitata e/o carente ed i tempi di percorrenza si allungano enormemente.

Lo stesso discorso vale anche per la mia vita familiare, cercare di conciliare gli spostamenti di mio figlio con i miei risulterebbe, con i mezzi pubblici, praticamente impossibile. Adesso invece, con l'auto, diventa non solo più comodo ma anche un modo per passare un po' di tempo insieme, condividendo parte dei nostri tragitti. Un esempio su tutti: alla mattina porto mio figlio alla stazione di Lugano per andare a scuola a Bellinzona e alla sera coincidendo con i miei orari di lavoro, posso passare a prenderlo alla stazione di Lamone o in centro a Lugano risparmiandogli un'ora di attesa per la coincidenza del bus per casa nostra.

Per tutti questi motivi utilizzo quotidianamente l'automobile. Mi permette di muovermi liberamente, incastrando i diversi elementi in modo ottimale,

e impiego nettamente meno tempo per il viaggio. Parto da Brè ed in 30 minuti arrivo al lavoro, la sera per il rientro ci vogliono 40 minuti, considerando che c'è un po' più di traffico. Un enorme risparmio di tempo, che incide positivamente sulla mia qualità di vita.

Sono uno dei molti, che se colpiti dalla tassa di collegamento, avrebbe molte difficoltà nell'utilizzare i mezzi pubblici, perché, in alcune regioni, l'offerta risulta troppo carente, con orari impossibili o con tempi di percorrenza doppi o tripli rispetto all'auto e per cui sarebbe ingiustamente colpito da costi aggiuntivi. Il trasporto pubblico non rappresenta, come affermano i sostenitori dell'introduzione della tassa di collegamento, l'alternativa efficace per tutte le persone.

Caso FoxTown: quando le iniziative aziendali contribuiscono a migliorare la mobilità

Perché il grande outlet dice No alla tassa di collegamento il prossimo 5 giugno

di Giorgia Tarchini Gygax,
Direttrice del Gruppo Tarchini



Il 5 giugno speriamo vivamente che il popolo rifiuti la proposta di una tassa di collegamento perché tale soluzione non risolve realmente i problemi del traffico in Ticino. Crediamo invece in un approccio alla problematica diverso, dove anche le aziende si impegnano a favore di misure concrete, volte ad ottimizzare il flusso delle auto in circolazione generate dalle proprie attività aziendali. Ecco perché siamo fieri di poter presentare il nostro progetto, che per fortuna non è un caso isolato.

FoxTown Factory Stores è uno dei più grandi Outlet del lusso di tutta Europa e come tale attira ogni giorno migliaia di visitatori. I nostri clienti possono raggiungere il Centro con diversi mezzi di trasporto, come il bus ed il treno (Mendrisio S. Martino), che hanno una fermata dedicata a pochi passi da FoxTown. Inoltre, da anni incentiviamo l'utilizzo dei mezzi pubblici tramite collaborazioni attive con RailAway, TILO, Trenord e Zani Viaggi, per offrire dei vantaggi ai clienti che decidono di raggiungere FoxTown in treno e/o in bus. Per contribuire ulteriormente ad una migliore mobilità, ci siamo resi conto che potevamo operare con maggior impatto e velocemente anche sulla gestione del traffico generato dai mille e oltre collaboratori di FoxTown.

Per questo nel 2014 abbiamo iniziato il percorso di analisi ed implementazione di un sistema di car sharing, in maniera indipendente e non obbligati da terze parti, ma semplicemente mossi dalla necessità di agire anche su questo fronte.

Il risultato è ottimo, come illustrato nel grafico qui sotto.

Nel corso dell'autunno 2014 è stato effettuato un censimento tra i dipendenti di FoxTown, per capire dove vivono e soprattutto con quale mezzo di trasporto raggiungono il posto di lavoro. Abbiamo quindi identificato diversi percorsi casa/lavoro ed organizzato numerosi incontri con il personale, raggruppati in base ai Comuni di residenza, per presentare nel dettaglio il programma e permettere

Il progetto di mobilità aziendale di FoxTown Factory Stores Mendrisio



Autunno 2014

Aprile 2015

anche a questi ultimi di conoscersi tra di loro.

La chiave del successo del nostro progetto è stata appunto la conoscenza personale dei collaboratori del centro, i quali, lavorando per negozi diversi, spesso non si frequentavano affatto, anche se provenivano da zone geograficamente limitrofe o addirittura dal medesimo Comune di residenza.

Superata la fase iniziale, dove l'obiettivo era far passare il messaggio della necessità di un cambiamento unito al facilitare la conoscenza personale dei collaboratori, si è passati all'implementazione del progetto vera e propria: dal 1° aprile 2015 i dipendenti FoxTown hanno accesso al parcheggio a loro riservato esclusivamente se condividono il veicolo con almeno una seconda persona. Il sistema è stato messo in atto e monitorato attraverso la concessione di badge personali anonimi (identificabili attraverso una sequenza numerica). Almeno 2 badge devono essere esposti su ogni veicolo nel parcheggio dei dipendenti FoxTown e saltuariamente gli addetti alla sicurezza verificano che i badge esposti corrispondano effettivamente ai collaboratori presenti sul posto di lavoro.

Da quando abbiamo introdotto il sistema, a parte i primi momenti di rodaggio, abbiamo subito constatato una buonissima adesione al progetto e fino ad ora raramente si sono riscontrati abusi o problemi di sorta.

Riuscire a raggruppare le persone per luoghi geografici vicini, unito ad un sistema di comunicazione

I numeri della misura introdotta da FoxTown

Anno 2014:

20.65% del personale effettuava car pooling con regolarità

11.17% del personale effettuava car pooling saltuariamente

3.97% del personale arrivava con i mezzi pubblici

Anno 2016:

68.56% del personale effettua car pooling con regolarità

1.75% del personale effettua car pooling saltuariamente

7.55% del personale arriva con i mezzi pubblici

semplice ed informale come l'uso delle chat tramite l'applicazione di WhatsApp, ha portato ad un nuovo modo di approcciarsi al percorso casa/lavoro ed ha permesso di passare da un 20% di dipendenti che effettuava carpooling ad un 70%.

Siamo molto soddisfatti di questo risultato e cercheremo, anche in futuro, di fare del nostro meglio per quanto riguarda questo delicato aspetto.

MobiliTI day: muoviamoci insieme per spostarci meglio

La Cc-Ti, quale associazione mantello dell'economia ticinese, non poteva rimanere indifferente ad una tematica di così vasta portata come quella della mobilità, qualcosa di necessario e imprescindibile in questa vita moderna. Proprio per l'importanza del tema ed essendo fermamente convinti di volere contribuire a trovare delle soluzioni per le problematiche legate al traffico, siamo lieti di presentarvi un documento programmatico a riguardo della mobilità, che trovate nelle pagine che seguono quest'articolo. Ma non è tutto! Visto che, da sempre fautori di un approccio liberale che permette all'individuo di fare le scelte che ritiene migliori, siamo anche lieti di annunciare che lo scorso 27 aprile siamo stati partner della serata "La mobilità del futuro", organizzata dalle FFS.



Toccano l'aspetto della mobilità ad ampio raggio, parlando di mobilità aziendale, di mobilità pubblica, senza dimenticare il grande cappello della responsabilità sociale delle aziende, possiamo affrontare questo tema in maniera globale; e proprio per fare il punto della situazione abbiamo organizzato, lo scorso 15 aprile, una mattinata di presentazioni sul tema dal nome MobiliTI day: "come cambia la mobilità in Svizzera ed in Ticino".

Un ringraziamento per questo evento va sicuramente alle Camere di commercio ed industria Svizzera, come pure a quelle di Basilea e Neuchâtel e a tutte le associazioni di categoria che hanno sostenuto questa giornata (potete trovare la lista completa sul volantino scaricabile dal link di resoconto dell'evento: www.cc-ti.ch/mobilita_concertata_la-via-da-percorrere).

Il tratto interessante di questo incontro – di cui potete scaricare le diverse presentazioni cliccando sul link del resoconto riportato poc'anzi – è stato quello di iniziare da "lontano", incominciando a capire cosa sta succedendo in Svizzera. Infatti,

Possiamo dire che in Svizzera i problemi di mobilità, almeno in certi Cantoni, vengono affrontati, da un lato con progetti politici ambiziosi, concreti e condivisi e dall'altro con soluzioni pratiche, dove il pubblico collabora con il privato

putroppo, non siamo l'unico Cantone con problemi di traffico ed è quindi stato interessante apprendere come si stanno muovendo a riguardo la Camera di commercio ed industria del Canton Basilea, come pure la Camera di commercio ed industria del Canton Neuchâtel. La prima ha messo a punto, insieme al Cantone e a due ditte private, un progetto molto concreto di mobilità aziendale, con misure denominate "cassette degli attrezzi", da cui l'azienda può scegliere a seconda delle sue necessità. Il progetto è ora nella sua fase più concreta e vi terremo aggiornati sull'evolversi della situazione. Mentre tramite la seconda relazione, tenuta direttamente dal Direttore della CNCI Florian

Németi, i partecipanti hanno potuto approfondire il progetto denominato mobilità 2030 del Canton Neuchâtel, plebiscitato alle urne lo scorso febbraio. Possiamo dire che in Svizzera i problemi di mobilità, almeno in certi Cantoni, vengono affrontati, da un lato con progetti politici ambiziosi, concreti e condivisi e dall'altro con soluzioni pratiche, dove il pubblico collabora con il privato. Esempi preziosi per la nostra realtà, soprattutto perché anche qui da noi c'è la volontà di agire sulla problematica del traffico e sugli spostamenti generati dall'economia, volontà che è già passata dalle parole ai fatti, come hanno ben dimostrato i due progetti di mobilità aziendale portati avanti in questi anni dalle aziende Unione Farmaceutica Distribuzione e Schindler Elettronica.

Le aziende si stanno già impegnando su questo fronte e stanno ottenendo buoni risultati, chissà quindi cosa si potrebbe ottenere se ci mettessimo

in rete e collaborassimo tutti allo scopo di ottimizzare i nostri spostamenti quotidiani, sia per quanto riguarda la parte aziendale che la nostra vita privata. Per questo, come ultima relazione, è stato presentato il progetto BePooler, una piattaforma virtuale che, tramite la tecnologia oggi a disposizione, permette in modo semplice e veloce di organizzare il car sharing.

La conferenza, di qualità per lo spessore dei relatori e di sicuro interesse per aver mostrato diverse sfaccettature del tema, è stata ben recepita dagli oltre 60 partecipanti in sala e della stampa, possiamo quindi confermare che il substrato economico ticinese non è indifferente alla tematica della mobilità. Per questo la Cc-Ti continuerà ad approfondire il tema, in maniera sicuramente sempre più concreta e, auspichiamo, concertata, attraverso diverse azioni che non mancheremo di farvi conoscere.

Folto pubblico al MobiliTI day



Una gestione intelligente della mobilità è una questione che riguarda tutti, non solo le aziende

Il documento strategico con la proposta concreta della Cc-Ti

di Glauco Martinetti, Presidente Cc-Ti
e Luca Albertoni, Direttore Cc-Ti

Insieme e non contrapposti

La discussione generale sulla mobilità in Ticino contrappone troppo spesso i vari vettori di trasporto e i diversi attori, mettendo ad esempio le aziende dalla parte dei cattivi e stigmatizzando eccessivamente il traffico privato. La tematica, molto complessa, necessita invece di un approccio globale e se possibile consensuale, che tenga conto della complementarietà dei mezzi di trasporto pubblici e privati, fattore essenziale data la configurazione territoriale ticinese. Inoltre, la mobilità è un tema che tocca tutte le cittadine e i cittadini e di cui tutti sono, in varia misura, responsabili. Il comportamento responsabile passa infatti anche da piccole abitudini quotidiane di ogni singolo e di questo occorrerebbe tenere conto nelle valutazioni politiche sulla mobilità.

Il Cantone Ticino si è dotato di un ottimo strumento con le linee guida cantonali sulla mobilità aziendale, che contengono indicazioni molto dettagliate e varie misure ben ponderate sul piano teorico per l'allestimento dei Piani di mobilità aziendale (PMAz). È però necessario ampliare la conoscenza di tale strumento non solo presso le aziende ma presso tutta la popolazione perché, come detto in precedenza, la questione della mobilità concerne tutti, dalle aziende ai singoli cittadini, dalle scuole all'amministrazione pubblica. La Cc-Ti ritiene pertanto necessario istituire uno scambio permanente sulla mobilità, che coinvolga gli attori privati e quelli pubblici (autorità cantonali e comunali), ai fini di stabilire una collaborazione atta a concretizzare il coordinamento e la condivisione di obiettivi e misure come auspicato dalle stesse linee guida cantonali. Un approccio di questo tipo è una realtà concreta in altri Cantoni (ad esempio Basilea-Città) e dovrebbe essere adottato anche in Ticino, nell'interesse di tutti.



1. Considerazioni generali

L'economia, e chi la rappresenta come la Cc-Ti e le associazioni di categoria, non ha alcun interesse a intasare il Cantone senza criterio, perché questo diventa un boomerang per le attività economiche stesse e per la competitività del territorio. La ricerca dell'equilibrio tra sviluppo economico e mobilità sostenibile (nelle sue accezioni economica, sociale e ambientale) non è un compito facile. Purtroppo, al posto della concertazione auspicata non solo dal settore privato ma anche dal settore pubblico attraverso le linee guida cantonali sulla mobilità aziendale, sembra oggi prevalere uno spirito sanzionatorio e di stigmatizzazione. Questo non aiuta nella ricerca di soluzioni che vadano a beneficio di tutto il Cantone, il quale non può prescindere da una complementarietà dei vari vettori di trasporto (strada, ferrovia e aereo), anche per la particolare configurazione del territorio cantonale. Su questa base occorre lavorare per elaborare misure che non siano estemporanee o puramente sanzionatorie, ma che possano garantire anche un grado tale di incentivazione da stimolare le imprese, in particolare, a disporre autonomamente e volontariamente misure che favoriscono una mobilità più fluida. Gli incentivi concessi oggi dal Cantone sono già un buon passo nella giusta direzione, ma essi vanno divulgati maggiormente a livello informativo.

2. Problema complesso che necessita un approccio differenziato

Illudersi che la questione della mobilità possa essere risolta con pochi e facili interventi, prevalentemente sanzionatori, sarebbe pericoloso. Le molte sfaccettature della mobilità esigono una serie di misure differenziate, che tengano conto dell'interesse generale ma anche delle realtà concrete. Se teniamo conto del fatto che l'economia ticinese ha un tessuto economico molto diversificato e distribuito su un territorio non facilissimo, ben si capisce come soluzioni forfettarie siano spesso inadatte e non si possa prescindere da valutazioni

Anche l'economia vuole fare la sua parte per una mobilità compatibile con il territorio e l'ambiente. È importante che vi sia una linea chiara da parte della politica, occorre agire uniti nell'organizzazione e nel coordinamento

più attente e commisurate ai casi singoli (aziendali, di settore e di comparto territoriale). A settori e aziende con peculiarità ed esigenze assai diversificate, deve corrispondere un approccio di valutazione parimenti diversificato. Questo genere di valutazione, certamente complesso e impegnativo ma doveroso se si vuole affrontare il tema della mobilità con serietà, non può prescindere da una collaborazione fra gli attori privati e il settore pubblico, compresi i Comuni. Il metodo da seguire va discusso, ma è impensabile che non vi sia un confronto costante fra pubblico e privato. Ad esempio, a poco o nulla servono grandi discorsi sulla creazione di asili-nido per facilitare la conciliazione fra lavoro e famiglia, se poi questi asili-nido sono collocati in luoghi non facilmente raggiungibili oppure già sovraccarichi di traffico. L'unico effetto sarebbe quello di scoraggiare chi avrebbe interesse ad utilizzarli, penalizzando quindi le famiglie, oppure potrebbe esservi un ulteriore aumento del traffico per raggiungere tali strutture, il che sarebbe assurdo dal punto di vista della mobilità. È solo un piccolo esempio di come le buone intenzioni vadano comunque valutate con attenzione, perché il rischio di creare effetti perversi è molto alto. È quasi inevitabile che un'economia dinamica crei importanti flussi di pendolari (siano essi frontalieri oppure persone che semplicemente abitano lontano dal posto di lavoro). Con inevitabili intasamenti stradali e anche ferroviari in determinate ore

di punta. È senz'altro giusto incentivare il trasporto pubblico, ma è sbagliato ostacolare in maniera eccessiva il traffico privato, perché molti ticinesi dipendono dall'automobile per potersi recare al lavoro. Realisticamente, il nostro territorio pone a volte sfide quasi impossibili per il trasporto pubblico, quando si tratta di servire in maniera capillare zone non cittadine. Una soluzione di complementarità con il traffico privato è pertanto indispensabile, anche perché vi sono questioni di ordine pianificatorio, di insediamenti aziendali e residenziali, di comportamenti collettivi e individuali, di coordinamento di orari fra trasporti pubblici, aziende e scuole, di lavori a turni spesso irregolari, ecc.. La questione dei pendolari non può essere ridotta solo al traffico dei frontalieri, pur molto importante e che necessita di correttivi. Su questo punto si auspica che i rilevamenti effettuati dal Dipartimento del territorio negli ultimi mesi possano permettere di comprendere meglio i movimenti di questa categoria di lavoratrici e lavoratori. Del resto, i dati fiscali e delle assicurazioni sociali forniscono ulteriori indicazioni utili al monitoraggio, per cui vi è una base solida per la ricerca di soluzioni differenziate, che tengano conto, nel limite del possibile, delle esigenze delle aziende.

L'economia vuole fare la sua parte per una mobilità compatibile con il territorio e l'ambiente. È importante però che vi sia una linea chiara da parte della politica, altrimenti diventa impossibile costruire qualcosa di duraturo e decidere quelle misure urgenti necessarie nell'attesa dei tempi lunghi della realizzazione di ampliamenti infrastrutturali. Occorre pertanto agire uniti negli ambiti dell'informazione, della comunicazione, dell'organizzazione e del coordinamento.

3. Misure concrete dell'economia

È evidente che l'ampliamento delle infrastrutture non è un compito facile né immediato, anche per questioni finanziarie oltre che pianificatorie. Vanno quindi pensate con urgenza anche misure transitorie. Dal nostro punto di vista questo è evidentemente essenziale per garantire la raggiungibilità delle imprese e quindi la loro competitività e quella del territorio. Ma una certa fluidità riguarda tutte le cittadine e tutti i cittadini. Molte problematiche devono essere affrontate in comune, da quelle pianificatorie legate ad esempio agli insediamenti aziendali e ai relativi collegamenti, fino a quelle più di dettaglio concernenti, ad esempio, un miglior coordinamento degli orari delle scuole con quelli dei trasporti pubblici. Un approccio costruttivo ed efficace per il Paese è possibile solo con una stretta collaborazione fra pubblico e privato, con il coinvolgimento anche di attori privati non solo in rappresentanza delle associazioni, ma anche espressione di operatori privati specializzati sulle questioni concernenti la mobilità.



© Cherkas / shutterstock.com

Dal canto suo, la Cc-Ti si impegna a contribuire, unitamente alle associazioni di categoria, al consolidamento delle misure che molte aziende stanno già attuando, cercando di rafforzarle e divulgarle pure ad altre imprese, in modo da facilitare anche soluzioni condivise fra attori privati uniti in comunità di interessi.

È per questo che la Camera di commercio, dell'industria, dell'artigianato e dei servizi del Cantone Ticino (Cc-Ti), quale associazione-mantello dell'economia ticinese, auspica una collaborazione regolare con il Consiglio di Stato (perché il tema è trasversale a tutti i dipartimenti) e i Comuni, secondo modalità determinate dall'autorità cantonale. Ovviamente nel pieno rispetto dei rispettivi ruoli. Formuliamo pertanto le seguenti proposte e misure concrete, secondo una lista ovviamente non esaustiva e che può essere modificata e completata secondo le esigenze che emergeranno nei prossimi mesi:

- Quale principio generale, va riconosciuto che la raggiungibilità dei posti di lavoro è possibile di principio con tutti i mezzi di trasporto. I singoli vettori di trasporto non sono messi in contrapposizione, ma sono messi in rete fra di loro.
- Al fine di migliorare l'applicazione concreta delle linee guida cantonali sulla mobilità aziendale, il Consiglio di Stato determina un modo di collaborazione continua (condivisione e coordinamento)

con gli attori privati. La Cc-Ti si fa carico di coordinare il lavoro della parte privata, coinvolgendo le aziende e le associazioni di categoria. In questa collaborazione vanno implicati anche i Comuni e attori privati specializzati nelle questioni di mobilità, stabiliti dal Consiglio di Stato secondo le necessità.

- La Cc-Ti si impegna a diffondere le informazioni sulla mobilità aziendale presso le imprese associate e le associazioni di categoria, per facilitare in particolare il lavoro della Sezione della mobilità del Dipartimento del territorio. Possono essere promosse in tal senso anche azioni comuni per far meglio conoscere alle aziende gli strumenti a disposizione e facilitare la creazione di comunità di interessi fra imprese.
- La Cc-Ti si impegna a creare una formazione specifica di "Mobility Manager" in collaborazione con partner istituzionali, in modo da creare figure di esperti che possano contribuire alla diffusione delle competenze specialistiche.
- La Cc-Ti si impegna a creare corsi di aggiornamento interno per gli addetti aziendali che già si occupano di mobilità o di temi affini, affinché il maggior numero di aziende abbia collaboratori con un grado sufficiente di competenze sul tema, facilitando quindi la presa di decisione interna nel senso di una mobilità sostenibile.