

Messaggio

numero
6338

data
30 marzo 2010

Dipartimento
TERRITORIO

Concerne

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 22 ottobre 2007 presentata da Graziano Pestoni e Giuseppe (Bill) Arigoni “Per una diversa mobilità (trasporti collettivi gratuiti - forti limitazioni del traffico individuale nei centri urbani)”

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

la mozione prende spunto dalla situazione ambientale in Svizzera e dalle conseguenze per la salute dell'inquinamento e ritiene che vada fatto uno sforzo supplementare a quanto finora attuato per, citiamo, “ridurre il traffico individuale, senza tuttavia penalizzare il cittadino”.

I mozionanti propongono a tal scopo tre misure: il potenziamento dei trasporti collettivi, la loro gratuità e la limitazione del traffico privato nei centri urbani.

POTENZIAMENTO DEI TRASPORTI COLLETTIVI

Da almeno quindici anni il Cantone, in collaborazione con le Commissioni regionali dei trasporti, i Comuni e le imprese di trasporto, a scadenze regolari ha deciso potenziamenti dell'offerta di trasporto pubblico combinati con un miglioramento della qualità (frequenze, materiale rotabile, puntualità, informazione, armonizzazione tariffale, ecc.) del servizio. Alcuni progetti sono in corso di sviluppo e porteranno ad ulteriori notevoli miglioramenti nei prossimi anni.

Citiamo ad esempio: la Comunità tariffale integrale, la riapertura della stazione ferroviaria di Castione e il prolungo dei treni TILO da Locarno e Como/Chiasso fino a questo nuovo nodo di interscambio, il potenziamento dell'offerta su gomma nel Luganese contestualmente all'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate, la realizzazione di nuove stazioni o l'ammodernamento di quelle esistenti, la Ferrovia Mendrisio-Varese, le gallerie di base di AlpTransit del San Gottardo e del Monte Ceneri.

Il trasporto pubblico in Ticino costa¹ annualmente 145.5 milioni di franchi di cui gli utenti ne coprono poco più di un terzo (49.5 mio fr). Il restante è assunto da Confederazione (40.5 mio fr), dal Cantone (46 mio fr) e dai Comuni (9.6 mio fr).

Come si può notare, l'impegno finanziario per il Cantone è notevole. Al momento non è possibile ampliare questo impegno; anzi, questo Consiglio ha avviato una manovra di risanamento delle finanze che impone un'analisi rigorosa di tutti i compiti con oneri di gestione, tra cui il trasporto pubblico.

¹ Dati 2008.

Questo Consiglio ritiene in linea generale che l'offerta di trasporto pubblico attuale sia confacente alle esigenze ancorché da migliorare ulteriormente in modo mirato e selettivo in funzione della domanda. Il servizio al mattino presto è già oggi buono. Nelle fasce serali vi sono margini di miglioramento. Riteniamo tuttavia che la priorità vada data ai progetti indicati sopra e per i quali sono stati decisi importanti investimenti.

GRATUITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO

Precedentemente alla presentazione di questa mozione, il parlamentare Giuseppe (Bill) Arigoni aveva già chiesto al Consiglio di Stato in una specifica interrogazione una presa di posizione sull'opportunità di rendere gratuiti i trasporti pubblici (cfr. interrogazione no 51.07 del 19.2.2007 e risposta del CdS del 2.5.2007).

La risposta allora era stata la seguente:

“Questo Consiglio non valuta positivamente le tesi favorevoli ai trasporti pubblici gratuiti. A nostro modo di vedere gli stessi devono essere attrattivi, quindi rispondere alla domanda di mobilità dei cittadini in maniera adeguata, rappresentare un'alternativa al mezzo di trasporto motorizzato individuale ed essere offerti ad un prezzo corretto. Per gli utenti fedeli del mezzo pubblico, il prezzo corretto diventa anche un prezzo conveniente poiché l'acquisto di un abbonamento (nelle sue diverse forme: Arcobaleno, Generale, Metà Prezzo, ozono ecc.) riduce sensibilmente il costo del trasporto.

Nel motivare questo punto di vista giocano un ruolo diversi aspetti ai quali accenniamo qui di seguito.

In primo luogo, riteniamo che il trasporto pubblico in senso generale inglobi un duplice valore:

- *un valore monetario, corrispondente alla spesa assunta sia dalle imprese impegnate ad investire e gestire capitali e risorse umane e materiali per garantire un'offerta qualitativamente e quantitativamente valida, sia dalla collettività chiamata a finanziare il costo non coperto dalla tariffa, cioè dagli introiti incassati dalle aziende in base alla domanda;*
- *un valore non monetario, determinato, oltre che dal minore carico generato sull'ambiente (con tutti i suoi vantaggi collaterali) rispetto al mezzo privato, dal suo ruolo di servizio pubblico, garante di una mobilità di base per tutti quegli utenti che per diversi motivi non possono far capo ad altri mezzi di spostamento per soddisfare le loro esigenze di mobilità (il 17% delle economie domestiche in Ticino non dispongono, ad esempio, di un'autovettura). Il servizio pubblico deve pure considerare le esigenze dell'intero territorio e quindi assicurare l'allacciamento delle regioni periferiche.*

Tenuto conto del succitato duplice valore, sarebbe a nostro avviso un segnale culturale ed educativo sbagliato offrire il trasporto pubblico gratuito; questo, poiché la gratuità equivarrebbe a trasmettere il messaggio fuorviante secondo il quale il trasporto pubblico, in quanto gratuito, è di scarso valore e non costa alla collettività. È ben vero invece il contrario.

La questione dell'onere finanziario a carico della collettività derivante dalla gratuità del trasporto pubblico rappresenta infatti un elemento rilevante. Indicativamente, a tutt'oggi, per rendere gratuito l'uso del trasporto pubblico, la collettività dovrebbe assumere una spesa di oltre 36 milioni di franchi corrispondente ai mancati introiti delle imprese².

Un altro aspetto di difficile soluzione e legato all'eventuale concessione del trasporto pubblico gratuito, concerne la questione della parità di trattamento per quei cittadini che, per tutta una

² Come indicato sopra gli introiti nel 2008 sono stati di 49.5 mio fr. A questa cifra occorrerebbe evidentemente aggiungere nuovi costi per le prestazioni supplementari dovute all'inevitabile aumento dell'utenza.

serie di motivi (residenza discosta non servita dai mezzi pubblici, lavoro che implica spostamenti individuali frequenti, orari di lavoro irregolari/notturni, ecc..) devono forzatamente fare uso della propria autovettura.”

Questo Consiglio ribadisce oggi la forte convinzione che la gratuità sia un segnale errato oltre che una spesa non sopportabile e che i prezzi praticati attualmente siano già molto concorrenziali rispetto all'uso dell'automobile.

Riteniamo quindi che a questa proposta non vada dato seguito, in analogia a quanto recentemente deciso dal Parlamento sull'iniziativa Bertoli del 12 maggio 2009 volta a decidere nuove riduzioni tariffali.

LIMITAZIONE DEL TRAFFICO MOTORIZZATO INDIVIDUALE NEI CENTRI URBANI

Il Dipartimento del territorio accompagna le Commissioni regionali dei trasporti (CRT) nell'elaborazione dei Piani regionali dei trasporti (PRT), tramite i quali si progetta il sistema di trasporto del futuro in modo coordinato con lo sviluppo territoriale.

Tra gli obiettivi principali dell'insieme dei PRT del Cantone vi è quello del contenimento del traffico motorizzato individuale, soprattutto nel centro degli agglomerati, e quello della promozione del trasporto pubblico e della mobilità lenta.

Sulla base degli indirizzi dei PRT, in gran parte consolidati nelle rispettive schede di Piano direttore, le CRT con i Comuni definiscono le misure concrete a livello locale.

Alcune di queste sono già in linea con quanto richiesto dai mozionanti; ad esempio l'estensione di zone pedonali, l'introduzione di zone 30, una gestione mirata del traffico (semafori e segnaletica), le misure sui posteggi, ecc.

La limitazione dell'accesso a determinati comparti centrali, in parte già in atto nei centri città, è una delle possibili misure applicabili dai Comuni, conformemente ai PRT.

Rimane comunque competenza dei Comuni, anche attraverso la concertazione con le CRT per la verifica delle possibili ripercussioni sul sistema, valutare ulteriori limitazioni.

La richiesta della mozione va tuttavia ben oltre quanto previsto dai PRT e attuato finora dai Comuni e prefigura ipotesi molto limitative per l'uso dell'autovettura.

La proposta si pone in contrasto anche con quanto auspicato dai mozionanti stessi ossia l'applicazione di misure: "... senza tuttavia penalizzare il cittadino." Una limitazione come quella proposta è di fatto sproporzionata (almeno un quarto della popolazione cantonale risiede nei perimetri ipotizzabili secondo la definizione di centri urbani dei mozionanti) e condurrebbe a penalizzare gli insediamenti residenziali e produttivi nei centri e ad accrescere nella realtà i fenomeni di periurbanizzazione già in atto.

CONCLUSIONE

Le modifiche di abitudini dei cittadini nel campo della mobilità passano attraverso un cambiamento di mentalità, che non può basarsi principalmente su vincoli e restrizioni nell'uso delle infrastrutture esistenti ma deve comprendere piuttosto lo sviluppo di servizi e proposte complementari o in alternativa all'uso dell'automobile.

Questo Consiglio ritiene che l'impostazione dei PRT, con un approccio multimodale e uno stretto coordinamento tra sviluppo territoriale e mobilità, sia adeguata per affrontare i problemi sul tappeto.

Per i motivi suesposti il Consiglio di Stato chiede a codesto Parlamento di respingere la mozione.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, G. Gendotti

Il Cancelliere, G. Gianella

Annessa: Mozione 22.10.2007

MOZIONE

Per una diversa mobilità (trasporti collettivi gratuiti - forti limitazioni del traffico individuale nei centri urbani)

del 22 ottobre 2007

In questi ultimi anni vari sforzi sono stati effettuati dall'Ente pubblico per migliorare i trasporti pubblici urbani e interurbani. Il traffico motorizzato individuale è tuttavia sempre molto importante ed è un importante responsabile dell'inquinamento dell'aria, come lo testimonia ad esempio l'alto grado di ozono nei periodi estivi. Il traffico privato è inoltre molto costoso, sia per i cittadini, sia per la collettività. Quest'ultima è tenuta ad assumersi gli oneri della costruzione di strade sempre più capienti, della loro manutenzione, del controllo del traffico, gli oneri derivanti dagli incidenti, ecc.

I dati dello studio fatto eseguire dal Dipartimento del territorio "Strategia di lotta allo smog invernale al sud delle Alpi", quaderno numero 3 intitolato "Effetti nocivi delle PM10 sulla salute umana", non possono lasciare tranquilli né i genitori né le autorità. Si scrive che «una concentrazione di 10ugm3 (la soglia media da non superare è di 20ugm3) in più, secondo una proiezione matematica, porta a: 60 morti prematuri all'anno, 600 casi di bronchiti nei bambini, 1500 casi di asma per adulti e bambini».

Dalla documentazione ufficiale della Confederazione riguardante la situazione in Svizzera si legge: «In Svizzera l'inquinamento atmosferico genera ogni anno costi esterni per miliardi di franchi, che non vengono coperti dai responsabili. Secondo lo studio più recente, l'inquinamento atmosferico (indicatore PM10) causa in Svizzera circa 3'700 morti premature all'anno, per una perdita complessiva di 40'000 anni di vita. E sono circa 15'600 i giorni di ospedalizzazione dovuti a malattie del sistema respiratorio e cardio-circolatorio provocate dagli inquinanti presenti nell'aria. L'inquinamento dell'aria che respiriamo è inoltre responsabile di 39'000 casi di bronchite acuta nei bambini e di circa 1'000 nuovi casi di bronchite cronica negli adulti. Sempre riguardo agli adulti, infine, si registrano più o meno 1'770'000 giorni caratterizzati da una limitazione delle normali attività. Tutto ciò genera costi per circa 4.2 miliardi di franchi».

A questi costi che riguardano la salute e la perdita di ore lavorative devono essere aggiunti i miliardi investiti nella manutenzione della rete delle strade (autostrada, strade cantonali e comunali).

Appare evidente che uno sforzo supplementare per ridurre il traffico individuale deve essere fatto, senza tuttavia penalizzare il cittadino.

Tre devono essere, a nostro giudizio, le misure da prendere: il potenziamento dei trasporti collettivi, la loro gratuità e la limitazione del traffico privato nei centri urbani. Per assicurarne il successo queste misure dovrebbero essere adottate contemporaneamente.

Per centro urbano non vanno intesi gli attuali centri cittadini. Deve esserci un ampliamento importante della zona limite per il traffico privato che tenga conto della situazione dell'agglomerato.

Siamo convinti che gli oneri supplementari conseguenti a queste innovazioni saranno in gran parte compensati dalla diminuzione dei costi derivanti dalla riduzione del traffico individuale.

Chiediamo pertanto al Consiglio di Stato di emanare disposizioni affinché:

1. i trasporti urbani e interurbani su tutto il territorio ticinese:
 - a) garantiscano un servizio regolare anche al mattino presto e nelle fasce orarie serali,
 - b) siano gratuiti;
2. il traffico motorizzato individuale sia fortemente limitato nei centri urbani, per esempio consentendo l'accesso soltanto in precise fasce orarie.

Graziano Pestoni
Giuseppe (Bill) Arigoni