

Rapporto di minoranza

numero

6388 R2

Concerne

data

5 ottobre 2010

Dipartimento

TERRITORIO

**della Commissione della gestione e delle finanze
sulla mozione 23 giugno 2008 presentata da Raoul Ghisletta e
cofirmatari "I costi esterni dei trasporti continuano a crescere: occorre
fare in modo che chi causa tali costi li copra"**

(v. messaggio 17 agosto 2010 n. 6388)

1. I COSTI ESTERNI NEL 2005

Secondo quanto indicato nel 2006 sul sito dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale i costi dei trasporti sono stati visualizzati nel conto dei trasporti della Svizzera in modo da ottenere una panoramica di tutti i costi e ricavi della strada e della ferrovia. Il conto dei trasporti è stato concepito come sintesi e complemento ai conti parziali esistenti sui costi interni di infrastrutture e di esercizio (conto stradale e conto ferroviario) nonché alle stime effettuate per i costi esterni dei trasporti.

Per «costi esterni dei trasporti» s'intendono quei costi causati, ma non sopportati, da tutti gli utenti della mobilità. I costi esterni ricadono soprattutto sulla sanità e sull'ambiente, ma anche su ambiti quali i danni agli edifici e la riduzione del valore degli immobili, dovuti appunto al traffico stradale. Alla voce costi esterni dei trasporti non vengono attribuite le spese sostenute dalla collettività per le prestazioni del servizio pubblico.

La ponderazione di tutti i costi dei trasporti, compresi i costi e gli utili esterni, avviene secondo il principio di causalità. Questo concetto si ripercuote sulla scelta individuale del mezzo di trasporto e permette una migliore competitività tra i diversi mezzi di locomozione. Ciò comporta un'efficienza più elevata del sistema dei trasporti.

Con la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), il traffico pesante dovrà sostenere i costi causati alla collettività. I costi esterni del traffico merci sono serviti come base per il calcolo della tariffa per tonnellata-chilometro. Con la TTPCP si sono effettuati, per la prima volta, calcoli dettagliati concernenti i costi esterni dei trasporti. Ai sensi dell'articolo 7 capoverso 3 della legge federale concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (LTTP), l'Assemblea federale è tenuta ad aggiornare periodicamente i costi esterni dei trasporti secondo il livello attuale delle conoscenze scientifiche.

2. CONTEGGIO DEI COSTI ESTERNI

I trasporti stradali e ferroviari provocano annualmente costi esterni per 8,5 miliardi di franchi. Questo importo non comprende i costi delle code stradali che sono stati stimati per un ammontare di 1,2 miliardi di franchi svizzeri. La maggior parte dei costi è imputabile al traffico stradale, soprattutto a causa degli incidenti, dei danni alla salute dovuti all'inquinamento dell'aria e del clima.

L'Ufficio federale dello sviluppo territoriale ha pubblicato uno studio «Costi esterni dei trasporti in Svizzera per l'anno 2005, attualizzazione con banda di oscillazione». Questo aggiornamento riguarda i principali settori dei costi esterni (incidenti, rumore, salute, danni agli edifici, clima, natura e paesaggio). L'aggiornamento per l'anno 2005 è ormai ultimato. I risultati per l'anno 2005, basati su stime conservative, si presentano come segue.

Costi esterni dei trasporti (in mio. CHF), cifre arrotondate	Strada	Ferrovia	Totale
Incidenti	2'017	30	2'047
Rumore	1'101	74	1'174
Salute	1'834	121	1'954
Danni agli edifici	274	15	289
Clima	1'256	7	1'264
Altri costi ambientali	906	98	1'004
Natura e paesaggio	687	110	797
Totale parziale	8'074	455	8'529
Code stradali	1'240	--	1'240
Totale	9'314	455	9'769

A seconda dell'argomento chiave della ricerca, i costi sono stati analizzati sulla base di statistiche degli incidenti, emissioni foniche e inquinanti nonché di valutazioni di fotografie aeree. Da questi dati sono state stabilite le percentuali riconducibili al traffico, trasformate poi in costi esterni. Laddove non era possibile determinare direttamente i costi, si è ricorso al cosiddetto metodo teorico della «disponibilità a pagare». Tutti questi calcoli si rifanno a ipotesi e valori estremamente prudenti. I costi esterni effettivi dei trasporti risultano di conseguenza sottostimati.

3. LA CRESCITA DEI COSTI ESTERNI 2000-2005

Per il traffico stradale e ferroviario i costi esterni globali sono passati da 6.9 miliardi di franchi (2000) a 8.5 miliardi di franchi (2005). Ciò corrisponde a una crescita del 24.2 %. Il traffico stradale ha fatto registrare una crescita (+ 25%) nettamente superiore a quella del traffico ferroviario (+ 9%). La maggior parte dei costi è dovuta soprattutto agli incidenti, ai danni alla salute riconducibili all'inquinamento dell'aria e ai costi climatici. I costi delle code sono aumentati da 0.9 miliardi di franchi (2000) a 1.2 miliardi di franchi (2005).

Quali sono le cause secondo l'Ufficio dello sviluppo territoriale di questi costi esterni sempre più elevati?

- Una parte importante dell'aumento dei costi (8% ca.) va ricondotta al rincaro.
- Rispetto all'anno 2000, oggi vi sono dati più precisi in relazione al rumore dovuto alla strada e alla ferrovia. Questi nuovi dati hanno comportato una correzione verso l'alto dei valori dell'inquinamento fonico a carico della popolazione.
- Le emissioni del traffico stradale a tutt'oggi non sono diminuite (come ci si attendeva da più parti). Le polveri fini, ad esempio, sono ulteriormente aumentate.

- La popolazione cresce e diventa sempre più vecchia: più persone sono interessate dall'inquinamento atmosferico. Le persone più anziane, in particolare, reagiscono in modo più sensibile alle maggiori emissioni di sostanze nocive.

4. TRAFFICO STRADALE NETTAMENTE PIÙ COSTOSO

Al traffico stradale sono imputabili 8.07 miliardi di franchi (circa il 95%) dei costi totali, mentre 455 milioni di franchi (5%) sono riconducibili alla ferrovia. Il traffico merci su strada (1.94 miliardi di franchi) è all'origine di quasi un quarto dei costi esterni complessivi del traffico stradale. L'elevata somma connessa al settore stradale è dovuta alla quota relativamente elevata rispetto al volume complessivo del traffico: l'82% delle persone-km del traffico viaggiatori e il 60% delle tonnellate-km del traffico merci. Inoltre, il traffico stradale provoca molte più sostanze nocive e comporta un rischio di incidenti più elevato.

I costi esterni non vengono coperti dagli utenti della mobilità, ma ricadono sulla comunità. Anche il traffico pesante non copre completamente i costi causati. **La riscossione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) - e in particolare la nuova aliquota in vigore dall'inizio del 2008 - comporta però un miglioramento del grado di copertura dei costi.** Nei prossimi anni, infatti, il traffico pesante riuscirà a coprire quasi interamente i costi esterni causati.

5. OBIETTIVO DELLA MOZIONE

I mozionanti hanno preso atto che il Consiglio di Stato deve agire entro il quadro legale stabilito dalla Confederazione per quanto riguarda l'internalizzazione dei costi esterni del traffico. Va bene quindi rimandare alla Confederazione la problematica, anche se ci pare un po' facile scaricare il barile su Berna, come fa il messaggio, senza pronunciarsi nel merito alla proposta, che sicuramente ha i suoi pro e contro, ma andrebbe esaminata a fondo, trovando anche i correttivi adeguati per evitare che i redditi più bassi siano toccati maggiormente di quelli alti. La questione ambientale non va infatti disgiunta da quella sociale.

Anche in Ticino esistono importanti costi esterni causati dal traffico: la loro mancata internalizzazione crea una distorsione dei costi del traffico nel Cantone, il che è un non senso ecologico, che favorisce l'utilizzo di mezzi privati a scapito di mezzi pubblici. Sarebbe importante poter mettere sul piatto della bilancia e misurare i problemi creati dal traffico in Ticino, in particolare stradale, che i conducenti non pagano: i problemi quotidiani di quei cittadini esposti in maniera sempre più insostenibile al traffico (rumore, inquinamento, ecc.), i costi delle casse malati e della sanità che vengono aumentati da questo fatto, gli incidenti mortali e i ferimenti sulle strade che colpiscono intere famiglie, ecc.

Per questo manteniamo la richiesta che il Consiglio di Stato presenti al Parlamento i dati regionali sui costi esterni dei trasporti, ossia i dati relativi al Canton Ticino. Per avere una prima risposta concreta sarebbe possibile ad esempio far realizzare un lavoro di dottorato in economia all'USI su come regionalizzare le banche dati federali al Ticino. Siamo o non siamo un Cantone universitario dotato di una facoltà di economia? È o non è questo un tema importante in Ticino?

Sia il Consiglio di Stato sia il rapporto di maggioranza preferiscono ignorare la questione e si trincerano dietro argomenti di comodo per non creare trasparenza. Tuttavia così

facendo il dibattito politico e la presa di coscienza sui costi sociali e ambientali dei trasporti non avanza di un millimetro e le pretese più assurde in materia di mobilità privata hanno facile gioco in questo Cantone.



Viste le considerazioni che precedono concludiamo all'**approvazione della mozione ai sensi di quanto indicato sopra** e invitiamo il Gran Consiglio a respingere il rapporto di maggioranza (accogliendo pertanto il presente rapporto).

Per la minoranza della Commissione gestione e finanze:

Raoul Ghisletta, relatore

Bertoli - Lurati - Orelli Vassere