



ALRA

Associazione
Liberale Radicale
per l'Ambiente

OPINIONI

Il veicolo "ecologico"

Al di là delle etichette di efficienze, l'obiettivo vero è quello di diminuire le emissioni di polveri fini e di CO₂. I veicoli diesel dovrebbero presto avere tutti dei filtri antiparticolati efficaci (anche se la Confederazione esita ad applicare una norma in proposito). Per quanto riguarda il CO₂, il limite interessante è quello di 130 mg/km che si è fissata l'UE e che sta diventando uno standard. In questa ottica vi sono diverse possibilità per ottenere risultati interessanti.

– Veicoli elettrici: pur beneficiando di motori con un altissimo grado di rendimento (ca. 90%), questa tipologia si scontra con gli alti costi all'acquisto (almeno finché non vi è una produzione di serie importante) e la limitata autonomia (anche se una utilitaria può percorrere sino a 150 km). Questi veicoli hanno comunque un futuro promettente nell'ambito urbano e regionale, rappresentando la vettura ideale per aziende locali e come seconda vettura di famiglia.

– Veicoli ibridi: sull'onda di una nota marca giapponese stanno prendendo piede. Resta una tecnologia complicata, che ha un potenziale tecnico superiore a quanto realizzato. Basterebbe dare la possibilità di ricaricare la batteria viaggiando esclusivamente in modo elettrico. Questa tecnologia ha un grande futuro per gli autobus cittadini che accelerano e frenano in continuo. Diverse aziende commercializzano già questi veicoli.

– Biocarburanti: in particolare l'etanolo sta conquistando il nord delle alpi ed i paesi scandinavi. Qui tutto sta nel capire come è prodotto il combustibile. Probabilmente una soluzione parziale, adatta a singoli mercati e comunque interessante per la flessibilità dei modelli che consentono di fare il pieno sia di bioetanolo che di benzina.

– Gas: trattandosi di un carburante fossile le emissioni sono ridotte solo parzialmente (0-20%), mentre i costi connessi sono relativamente alti (fonte www.tcs.ch). Meglio sarebbe ovviamente attingere a gas di origine biologica, ma questo non è ancora disponibile in quantità significative né capillarmente.

– Diesel: i motori diesel sono ormai quasi tutti equipaggiati di un filtro antiparticolati ed hanno un grado di rendimento superiore a quelli a benzina. Vi sono ormai parecchi veicoli con emissioni sotto i 140 mgCO₂/km.

Tutte queste soluzioni sono da incoraggiare, concretamente, a cominciare da una nuova forma di tassa di circolazione.

Meno traffico per un'aria migliore

Borsa dei transiti e P&R come strumenti prioritari

Antoine Turner, presidente ALRA

La qualità dell'aria è influenzata in modo molto importante dalle emissioni del traffico. La nostra salute, ma in particolare quella di bambini ed anziani, ne dipende fortemente.

L'aumento di casi gravi di diverse malattie è, oltre che grave per le persone toccate, anche un fattore significativo nei costi della salute. Tutti hanno il diritto ad un'aria pulita; tale principio è fissato da leggi ed ordinanze che fissano i limiti massimi per le sostanze nocive. Questi limiti vengono superati in una forma o nell'altra (polveri fini + ozono) in una parte importante dei giorni dell'anno. Il Mendrisiotto in particolare soffre cronicamente di pessima qualità dell'aria e Lugano ha il poco invidiabile primato di città più inquinata della Svizzera.

La legge federale sul CO₂ fissa con precisione gli obiettivi da raggiungere (riduzione delle emissioni dovute ai carburanti dell'8% entro il 2010 rispetto ai dati 1990), ma gli ultimi aggiornamenti indicano invece un aumento di circa l'8%. Si calcola che in Ticino e in Svizzera il traffico assorba circa 1/3 dell'energia totale consumata, generando il 78% degli ossidi di azoto presenti nell'atmosfera e il 33% di polveri fini. Queste ultime sono particolarmente dannose per gli apparati respiratori e potenzialmente, mentre gli ossidi di azoto, che sono all'origine di malattie cardiovascolari e respiratorie (fonte: "L'ambiente in Ticino", DT).

E' vero che vi sono altre fonti d'inquinamento dell'aria che vanno affrontate separatamente: penso alle emissioni dai riscaldamenti (tanto è stato fatto ma le nuove tecniche consentono ancora ampi margini di miglioramento) e all'inquinamento transfrontaliero. In questo senso è necessario intensificare la pressione sulla vicina Italia, affinché intraprenda gli stessi nostri sforzi.

Poiché i progressi tecnologici non potranno a breve portare i risultati necessari, bisognerà applicare

un largo spettro di interventi, approfittando anche dei piccoli progressi che la scienza continuamente ci porta. Quelli indicati sono alcuni degli aspetti fondamentali. In particolare deve essere ridotto sia il traffico pesante di transito sia il traffico privato dei pendolari. Inoltre è necessario il rinnovamento del parco veicoli verso l'obiettivo auspicato dalla UE di 130 mgCO₂/km per le autovetture (e limiti di emissione delle polveri fini) ed il ricambio dei veicoli pesanti verso la norma EUR 4 e 5.

Il traffico pesante di transito deve essere ridotto

Questo principio è fissato nella costituzione (l'Art. 84 stabilisce la protezione della regione alpine, lo stop all'aumento delle strade e stabilisce che il traffico di transito avviene con la ferrovia). Il limite ed i tempi sono stabiliti dalla legge che prevede la diminuzione dei passaggi a 650'000 annui entro due anni dopo l'apertura del Lötschberg. La borsa dei transiti è attualmente l'unico mezzo per raggiungere questo risultato, lasciando al mercato il compito di fissare i prezzi per i passaggi, a seconda

della domanda e dell'offerta nei vari momenti dell'anno.

ALRA si è già espressa in diverse occasioni a favore di tale sistema ed incoraggia i parlamentari ad occuparsi della salute dei cittadini e della tutela dell'ambiente assicurandosi che la legge che limita oggi i passaggi di veicoli pesanti sia applicata con questo strumento. L'economia non avrà difficoltà ad adattarsi: l'introduzione della tassa sul traffico pesante (TTPC), lo ha dimostrato. Infatti con un'organizzazione migliore da parte degli auto trasportatori il numero di passaggi è diminuito, pur aumentando il tonnellaggio trasportato; l'economia ne ha dunque beneficiato contemporaneamente all'ambiente.

Il traffico privato dei pendolari

La parte di traffico privato che può essere diminuita senza grandi sacrifici dei cittadini è quella dei pendolari che ogni giorno si recano dalla periferia e da oltre frontiera nei centri urbani e nelle zone industriali per lavorare. Lo sviluppo continuo dei trasporti pubblici, in particolare della ferrovia, permette di spostarsi facilmente all'interno del Cantone. Se pensiamo che ogni giorno oltre 36'000 frontalieri in ca. 30'000 auto attraversano pochi valichi, per recarsi al lavoro nei centri urbani e in alcune zone industriali, capiamo che esiste un potenziale enorme.

Essi arrivano da una miriade di paesini, ma attraversano pochi valichi. Se qui vi fossero alcuni P&R capienti ed un sistema di bus per portarli a destinazione, si potrebbero diminuire il traffico e le emis-

sioni, migliorando mobilità e qualità dell'aria e permettendo a diversi di loro di risparmiare. Questi P&R vanno negoziati con l'Italia, se necessario vanno costruiti in Svizzera a ridosso della frontiera. Inoltre è necessaria una rete di P&R nei pressi delle stazioni ferroviarie e all'entrata dei centri urbani (possibilmente combinando i due elementi). Il cittadino viaggia volentieri in treno se prenderlo è semplice e comodo. Le tariffe per chi lo utilizza tanto e le cadenze sono ormai concorrenziali, anche se possono ancora essere migliorate.

Il parco veicoli privato

Nel campo dei veicoli privati vi è un grande potenziale di miglioramento, anche se i "miracoli tecnologici" sono ancora lontani. In diversi paesi europei si introducono misure per rinnovare il parco veicoli e favorendo in particolare i veicoli con un basso carico ambientale. Le case automobilistiche perseguono gli obiettivi di riduzione delle emissioni con diverse soluzioni tecnologiche (vedi spalla). Inevitabilmente queste tecnologie ed i relativi mercati dovranno assestarsi. E' importante permettere a diverse soluzioni di evolversi, favorendo tutte quelle vetture che riducono il carico ambientale rispetto ai veicoli attuali. Anche qui vale il principio che per inquinare meno è meglio usare i mezzi pubblici e privilegiare veicoli leggeri o piccoli...

Un metodo di estrema attualità per favorire i veicoli efficienti è tramite la nuova formula elaborata dal Governo per la tassa di circolazione.

Nuova imposta sulla circolazione

Un compromesso utile

L'imposta di circolazione è uno strumento finanziario ma anche di gestione del parco veicoli.

ALRA ritiene che la tassa di circolazione può essere un importante strumento per stimolare il rinnovamento del parco veicoli e per incoraggiare all'acquisto di veicoli meno inquinanti. La nuova formula non sarà forse dissuasiva nei confronti degli amici delle auto più grosse o sportive, ma darà un incentivo finanziario a chi acquista una seconda auto e ai giovani che acquistano la prima utilitaria ad acquistare veicoli meno inquinanti.

Proprio per questo è importante che in questo ambito non si tassino solo i carburanti, ma che venga mantenuta la tassa di circolazione, adattandola nel modo suggerito dal Consiglio di stato. Il potenziale per ridurre le emis-

sioni è enorme, progressi possono esser fatti velocemente e senza grandi sacrifici, ma bisogna sfruttare ogni occasione in questo senso. La proposta del CdS è finanziariamente neutra ed incoraggia l'acquisto di veicoli efficienti, in particolare quelli di piccola e media cilindrata.

Dopo il rifiuto dell'iniziativa Nussbaumer (aprile 2000), su richiesta del Gran Consiglio, il Consiglio di Stato ha promosso uno studio sulla possibilità di introdurre ecoincentivi in linea con le motivazioni e gli obiettivi dell'iniziativa.

Mentre tutti hanno ormai accettato il principio "chi inquina paga", alla prova dei fatti non tutti accettano di implementare questo principio sulle tasse di circolazione. Proprio per questo si propone una tassa che non è proporzionale alle emissioni (ad

es. alle emissioni di CO₂/km), ma al calcolo che tiene conto di peso, potenza e del coefficiente di efficienza energetica (A-F). Vengono favoriti i veicoli più efficienti all'interno di ogni categoria (anche i SUV), anziché le meno inquinanti in assoluto. Questa soluzione rappresenta un compromesso, ma dovrebbe godere di un maggior grado di accettazione. E' inoltre importante sottolineare che vi sarà comunque un tetto di emissioni per beneficiarne. Le categorie saranno dinamiche: le liste dei veicoli si evolveranno con il mercato e la tecnologia, pur lasciando i veicoli già immatricolati nella categoria esistente.

Il Ticino non è solo a muoversi in questa direzione: da ormai diversi anni sono in corso progetti per cercare di mettere maggiormente in relazione il livello

dell'imposta di circolazione con l'inquinamento causato. Vari sistemi sono già in vigore a Ginevra, Lucerna, Neuchatel e Vaud. La nuova imposta di circolazione è sicuramente uno dei principali mezzi per intervenire in modo concreto, finanziariamente neutro sull'inquinamento. Testimone di ciò è il fatto che il parco veicoli ticinese ha oggi una media di emissioni di 204 g/km di CO₂, mentre la media dei veicoli di categoria A è di 139 g/km. Si può dunque ipotizzare un risparmio annuo di 230 tonnellate annue di CO₂.

Ulteriori dettagli nel messaggio governativo:

<http://www.ala.plrt.ch/1/pag1022>