

chi paga



valori assoluti nelle diverse categorie di trasporto è il traffico stradale motorizzato a generare la maggior parte dei costi nel campo «salute» ed «ambiente»: 7 milioni di franchi spesi per contrastare gli effetti negativi di questo tipo di mobilità.

Altro punto cardine del rapporto è la statistica relativa ai finanziatori, ossia la ripartizione dei costi di trasporto tra gli «utenti del trasporto», lo «Stato» e la «collettività». Per il traffico motorizzato stradale, il traffico lento e l'aviazione oltre l'80% dei costi è sopportato dagli utenti di trasporto, mentre per la ferrovia questa categoria di finanziatori contribuisce al 50% delle spese. Per quest'ultima categoria di trasporti il contributo dello Stato è determinante (44%), mentre che per il traffico motorizzato il contributo statale è solo del 2-3%. Senza il contributo dello stato il trasporto ferroviario, l'alta frequenza e la capillarità dei collegamenti garantita sull'arco di un intero anno, avrebbe un costo non sopportabile. In questo caso i costi che l'utente del trasporto ferroviario dovrebbe sopportare

Matthias Gianini: «In Svizzera si spendono 12 miliardi per coprire i costi causati da incidenti, mentre le ripercussioni negative del traffico sull'ambiente e la salute costano ben 8 miliardi. In poche parole i danni alle cose e alle persone (incidente), e i danni alla salute e all'ambiente costano più di quanto viene investito nell'infrastruttura!»



sarebbero all'incirca il doppio di quelli pagati effettivamente.

D'altro canto è necessario rilevare come i costi sopportati dalla collettività per il traffico motorizzato stradale siano elevati: si è infatti calcolato che l'impatto negativo sulla salute e l'ambiente generati dal traffico motorizzato stradale ammontano a 6,5 miliardi di franchi. E chi paga? Tutti i cittadini! Quindi tutti noi, senza alcuna differenza, ci troviamo a finanziare questi costi. E a ben guardare essi ci costano molto di più di quanto lo Stato ha pagato per finanziare il traffico ferroviario, ossia 4,5 miliardi di franchi!

Come conclusione il rapporto dell'UST indica chiaramente che nessuna delle quattro categorie di trasporto - traffico motorizzato stradale, ferrovia, aviazione e mobilità lenta - copre il 100% dei costi che genera, l'autofinanziamento non è garantito. La collettività e lo Stato finanziano in maniera diretta tutti i mezzi di trasporto principali, e questo per svariati miliardi di franchi all'anno.

SOLO DIKTAT? Il nuovo ruolo dei partiti

Il ruolo dei partiti è negli ultimi anni al centro di molte discussioni. Vero è che la disaffezione (o infedeltà) degli elettori è cresciuta molto. Ma non tutti i mali vengono per nuocere, anche se i partiti spesso non sanno coglierne le opportunità temendo soprattutto per i cadreghini. Secondo me più che di disaffezione occorre parlare di crescita degli elettori che hanno più senso critico e non si fidano più ciecamente dei partiti, per i quali una volta si votava principalmente a secondo dell'appartenenza politica della famiglia. Se da una parte la maggioranza critica un po' troppo facilmente, dall'altra vi è un crescente impegno nella società civile fuori dai partiti, in organizzazioni tematiche trasversali. E questo è un bene! I partiti tendono però a sentirsi mancare il terreno sotto i piedi, perché interpretano il loro ruolo in chiave di rigido programma politico invece di farlo come approccio ai problemi. Emblematico il caso dell'UDC che nell'ultimo ventennio è diventato l'ombra del loro condottiero, emarginando chiunque la pensasse diversamente. Il PPD Svizzero, pur avendo la costellazione politica più variegata di tutti non sfugge al fenomeno: recentemente Darbellay ha richiamato in modo piuttosto pesante i suoi esponenti che hanno aderito al neocostituito «Comitato borghese contro il raddoppio». Ma anche il PLR ticinese, partitone che grazie alle sue dimensioni riusciva a inglobare diverse visioni (e non solo le due «ali») e a dibattere apertamente e civilmente anche di soluzioni diverse si sta chiudendo a riccio. E lo fa anche in modo strisciante, emarginando chi ha soluzioni diverse o semplicemente non trovando il tempo per discutere. E facendolo si conforma sempre più a una visione politica polarizzata, che con la tradizione svizzera ha poco da spartire. ALRA è impegnata da oltre un decennio a stimolare una discussione ambientale, con invero poco successo. Giovanni Merlini ci ha una volta definiti come una «necessaria spina nel fianco». Ogni tanto ci sembra che dobbiamo spingere un po' più la spina per farci sentire... Senza pensare di fare cambiare idea a qualcuno speriamo di portare il partito ad aprirsi di più, ad ascoltare tutte le persone competenti che ha nei suoi vari ambiti, organizzando discussioni interne strutturate. Questo non per prender poi decisioni «di partito» rigide, ma per permettere ai suoi rappresentanti di prendere delle posizioni con cognizione di causa, con metodo liberale, spirito libero e indipendente. **at**