



INTERROGAZIONE

Abbonamento arcobaleno a prezzo calmierato

Bellinzona, 28 maggio 2022

IL CONTESTO

Un anno fa un litro di benzina costava ancora 1 franco e 64, oggi il suo prezzo supera oramai i 2 franchi e 20. È indubbio che il fortissimo rincaro dei carburanti e dei combustibili fossili, registrato in particolare da quando è in corso l'invasione dell'Ucraina da parte della Russia, ha un forte impatto sulle economie domestiche delle fasce più fragili della popolazione ticinese.

Al più tardi dall'autunno del 1973, quando nell'ambito della guerra dello Yom Kippur gli Stati petroliferi arabi decisero di tagliare la produzione di petrolio e di imporre un embargo sull'esportazione di greggio agli Stati Uniti e ai Paesi Bassi, facendo quadruplicare in pochi giorni il prezzo del greggio sui mercati internazionali, sappiamo che il petrolio è un'arma politica ed economica dei paesi produttori di greggio per mettere sotto pressione i paesi consumatori che ne dipendono.

Le cose non sono tanto diverse in questi giorni con l'aggressione della Russia all'Ucraina. Non a caso il ministro delle finanze russo Anton Siluanov si è vantato proprio ieri, sabato 28 maggio, del fatto che, grazie agli aumenti di prezzo di petrolio e gas, la Russia incasserà 14.5 miliardi di franchi in più da queste esportazioni, di che continuare a finanziare l'invasione dell'Ucraina.

Nella crisi epocale del 1973, meglio nota sotto il nome di "crisi petrolifera", l'occidente e anche la Svizzera reagirono con tutta una serie di misure volte a limitare il consumo di petrolio, fra queste si ricorderanno divieti di circolazione, come le domeniche senz'auto, e i limiti di velocità. Ciononostante quella crisi segnò la fine definitiva del grande boom economico del dopoguerra.

Oggi, per compensare il rincaro dei prezzi della benzina e del diesel, l'UDC, sostenuta in questo anche da molti esponenti del PLR e del Centro, non chiede di limitare il consumo di carburanti e combustibili fossili, bensì di dimezzarne l'imposizione fiscale. Una proposta finora respinta dal Consiglio Federale. Ciò facendo, infatti, non solo continueremmo a finanziare la guerra di Putin, ma sottrarremmo pure cospicue somme alle casse dello stato, somme in particolare necessarie per finanziare la transizione energetica e per limitare la dipendenza dall'estero in campo energetico. Cementeremmo inoltre la nostra dipendenza da paesi totalitari che non esitano ad utilizzare il ricatto e, fatto ancora più grave, danneggeremmo ulteriormente

il clima. Ad approfittarne poi maggiormente sarebbero i conducenti di SUV, ossia i veicoli più assetati di benzina e diesel.

A pensarla così non siamo solo noi, ma anche la stessa **Economiesuisse**, che scrive: *“Abbassare le tasse sui carburanti non solo sarebbe costoso per le casse dello stato, ma creerebbe anche gli incentivi sbagliati. Equivarrebbe a sovvenzionare chi è alla guida di una Porsche Cayenne o il proprietario di casa che finora è rimasto fedele al riscaldamento a gasolio per motivi di costo. A trarne vantaggio sarebbero le persone sbagliate: un aumento delle detrazioni fiscali sulle spese di viaggio avvantaggia ad esempio in particolare conducenti con redditi più elevati. Un pensionato alla guida di un SUV beneficerebbe molto di più della riduzione dell'imposta sugli oli minerali rispetto all'infermiera, che per effettuare il turno di notte si reca al lavoro con la sua utilitaria”*.

La **Handelszeitung** dal canto suo scrive: *“se aiutassimo i pendolari dell'auto, dovrebbero essere aiutati anche gli inquilini che vivono in un appartamento con riscaldamento a gasolio o a gas e che non hanno alcuna influenza diretta sulla scelta del combustibile per il riscaldamento. Il confronto mostra che i prezzi dell'olio da riscaldamento e del gas sono aumentati molto di più di quello della benzina. Tra l'altro molti pendolari potrebbero usufruire del trasporto pubblico, opzione che non esiste per il riscaldamento”* e aggiunge *“Piuttosto che chiedere una riduzione generalizzata del prezzo della benzina, chi vuole davvero fare qualcosa a favore di coloro che faticano a sbarcare il lunario a causa dei prezzi elevati dell'energia, dovrebbe proporre aiuti mirati solo a coloro che devono affrontare la vita quotidiana con un reddito basso”*.

La stessa **NZZ** titola: *“Sgravi per chi consuma molta benzina: le ricette dell'UDC mandano un segnale sbagliato”* (in tedesco *“Entlastung für Benzinschlucker: Die Rezepte der SVP setzen ein falsches Signal”*).

È GIUNTA L'ORA D'INTERVENIRE

Riteniamo che sia quindi l'ora di cambiare registro e di investire su altre misure, quali il trasporto pubblico, l'elettromobilità e la produzione domestica di energia elettrica. Altri paesi lo stanno già facendo, come ad esempio la Germania che ha appena introdotto un abbonamento generale per tutti i mezzi di trasporto regionali, ad eccezione dei treni a lunga percorrenza, per la modica somma di 9 euro mensili, di che incitare e abituare gli automobilisti a lasciare a casa le loro automobili e ad utilizzare i mezzi di trasporto pubblici.

Negli ultimi anni il nostro cantone ha investito moltissimo nei suoi trasporti pubblici, dai quali purtroppo la pandemia ha invece allontanato molti cittadini. Il trasporto pubblico rappresenta tuttavia un'ottima alternativa a quello privato, in particolare per chi soffre maggiormente dell'aumento del prezzo dei carburanti fossili. Ciò vale in particolare per il Cantone Ticino, che, stando ai dati appena pubblicati lo scorso fine marzo dall'Ufficio Federale di Statistica, è il fanalino di coda della Svizzera per quel che concerne il reddito medio, con un reddito medio di ben oltre 1'000.- franchi al di sotto della media nazionale. Nell'ultimo decennio questo divario è addirittura aumentato passando da 857.- franchi nel 2008 a 1'158.-, senza contare il fatto che il Ticino è la regione che conta pure la quota più alta di lavoratori a salario basso. Secondo l'UFST *“Un impiego viene definito a «salario basso» quando la remunerazione ricalcolata sulla base di un equivalente a tempo pieno di 40 ore settimanali è inferiore ai due terzi del salario*

loro mediano standardizzato, ovvero a 4'443 franchi lordi al mese nel 2020". Stando all'Ufficio Federale di Statistica in Ticino le persone con un impiego a salario basso sono circa il 25% della forza lavoro, contro una media nazionale di circa il 10% (cifre del 2016 - UFST/2019).

Intervenire dunque in Ticino sul prezzo del trasporto pubblico avrebbe il vantaggio di favorire chi soffre particolarmente dell'aumento del prezzo dei carburanti, i quali, come visto sopra, nel nostro cantone sono tanti. Chi per contro può permetterselo non lascerà certamente il suo SUV nel garage e continuerà dunque a pagare le accise sul carburante. Una misura di questo genere avrebbe inoltre il vantaggio di incidere direttamente sulle importazioni di idrocarburi, e in tal modo non favorire il protrarsi della guerra in Ucraina, e sarebbe a tutto vantaggio della lotta contro il surriscaldamento del clima.

DOMANDE

Sulla base del contesto e delle premesse indicate chiediamo:

1. Per contrastare l'effetto dei prezzi fuori controllo dei combustibili fossili come valuta il Consiglio di Stato la seguente proposta?

Introduzione nella comunità tariffale Arcobaleno a partire da subito e fino alla fine del conflitto, rispettivamente al suo forte impatto diretto e indiretto sul prezzo della benzina, del diesel, della nafta e del gas, un prezzo agevolato degli abbonamenti mensili:

- Franchi 10.- per gli abbonamenti validi per 1-2 zone
- Franchi 20.- per gli abbonamenti validi per 3-4 zone
- Franchi 30.- per gli abbonamenti validi per 5 e più zone

2. Se questa proposta non fosse per qualche motivo ritenuta adeguata, vede il Consiglio di Stato altre possibilità per sostenere e facilitare cittadine e cittadini all'uso dei mezzi pubblici e contribuire a compensare i costi accresciuti per i carburanti?

Ringraziamo per l'attenzione

Per i Verdi del Ticino:

Samantha Bourgoïn, Matteo Buzzi, Cristina Gardenghi, Marco Noi, Claudia Crivelli Barella