

Gli insediamenti densificati e centrali generano costi minori

Ittigen, 13.02.2017 - Gli insediamenti periferici e a bassa densità edificatoria comportano costi infrastrutturali e della mobilità pro capite più elevati rispetto agli insediamenti centrali e densificati. Tali costi non vengono coperti interamente da coloro che li generano, il che rappresenta un incentivo negativo. È quanto è emerso da uno studio appena pubblicato dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE).

Lo sviluppo centripeto degli insediamenti costituisce uno dei temi di maggiore importanza dell'agenda dello sviluppo territoriale. È necessario dunque indagare sugli effetti che la densificazione ha sui costi infrastrutturali e relativi alla mobilità nonché appurare se le zone meno densamente edificate siano sovvenzionate in maniera trasversale da quelle a maggiore densità. Sono questi gli aspetti esaminati in uno studio commissionato dall'ARE.

Le case monofamiliari comportano costi infrastrutturali più elevati

Un confronto fra i costi infrastrutturali di case monofamiliari e di case plurifamiliari rivela che i costi relativi allo smaltimento delle acque di scarico, alle infrastrutture stradali, nonché all'approvvigionamento elettrico e idrico sono da due a tre volte minori in un quartiere di grattacieli rispetto ai costi relativi a tali infrastrutture in un insediamento di case monofamiliari. Lo sviluppo densificato risulta dunque essere vantaggioso nonostante la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture in tali zone sia per certi versi più complicata e (in cifre assolute) costosa rispetto agli insediamenti a minore densità edificatoria. Infatti, negli insediamenti densificati i costi vengono ripartiti tra un numero maggiore di abitanti, risultando così minori pro capite. Dallo studio emerge inoltre che la nuova urbanizzazione di una regione al margine di un comprensorio urbano potrebbe essere più vantaggiosa rispetto a una densificazione in un comprensorio rurale.

I costi più elevati sono quelli relativi ai trasporti. Oltre ai costi dell'infrastruttura stradale, lo studio prende in considerazione anche i costi successivi da ricondurre ai diversi comportamenti nel traffico associati alle diverse situazioni abitative. Questi ultimi comprendono i costi esterni e i benefici del trasporto individuale motorizzato stradale e ferroviario quali ad esempio i danni alla salute provocati dai gas di scarico e i danni all'ambiente. Nei costi successivi rientrano anche le sovvenzioni al trasporto pubblico. Nei Comuni rurali i costi successivi pro capite relativi alla mobilità risultano essere quasi il doppio di quelli nei grandi centri. Gli abitanti dei Comuni rurali devono percorrere distanze maggiori per fare la spesa o andare dal medico e il trasporto pubblico riceve sovvenzioni più cospicue in virtù dell'utilizzo relativamente minore che ne viene fatto. In linea generale, dunque, i costi del traffico nei comprensori rurali e nei centri urbani si differenziano in misura consistente. Al contrario, i costi successivi non variano in misura significativa a seconda del tipo di casa (monofamiliare o plurifamiliare).

Principio di causalità non attuato nel caso dell'infrastruttura stradale e della mobilità

Lo studio indaga anche i finanziamenti a infrastrutture e mobilità. Gli utenti delle infrastrutture non sempre si fanno carico dei costi da loro generati, ciò che rappresenta un incentivo negativo. Gli abitanti di un insediamento di case monofamiliari sono dunque favoriti per quanto riguarda lo smaltimento delle acque di scarico e l'approvvigionamento idrico ed elettrico se si tengono in considerazione i costi che questo tipo di insediamento comporta. Ne consegue che gli abitanti di case plurifamiliari si trovano a sovvenzionare, sebbene in misura ridotta, quelli delle case monofamiliari.

Nel settore dell'infrastruttura stradale sono i contribuenti a sovvenzionarne l'utilizzazione, dal momento che le strade dei Comuni sono normalmente finanziate dal gettito fiscale generale. I costi successivi relativi ai comportamenti nel traffico sono a carico della collettività, sotto forma sia di costi sanitari e ambientali, sia di sovvenzioni al trasporto pubblico. Gli incentivi negativi potrebbero essere rimossi se tali costi fossero imputati

a coloro che li generano.

Lo studio giunge alla conclusione che, se si riuscisse a contenere ulteriormente la dispersione degli insediamenti e a incoraggiare la costruzione di insediamenti densificati in prossimità dei centri, si potrebbero ridurre i costi infrastrutturali e relativi alla mobilità. Quanto osservato non permette comunque di affermare con certezza che la costruzione di insediamenti densificati sia favorevole sotto il profilo economico. A tale riguardo occorrerebbe analizzare anche la situazione dell'infrastruttura sociale (sanità, polizia, istruzione, cultura ecc.).

Indirizzo cui rivolgere domande

Christina Hürzeler, collaboratrice scientifica,
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE,
+41 58 465 78 61

Pubblicato da

Ufficio federale dello sviluppo territoriale
<http://www.aren.admin.ch/index.html?lang=it> (<http://www.aren.admin.ch/index.html?lang=it>)

[Pubblicazione «Sviluppo degli insediamenti e costi dell'infrastruttura»](https://www.aren.admin.ch/aren/it/home/media-e-pubblicazioni/pubblicazioni/basi/infrastrukturkosten-unterschiedlicher-siedlungstypen.html)

(<https://www.aren.admin.ch/aren/it/home/media-e-pubblicazioni/pubblicazioni/basi/infrastrukturkosten-unterschiedlicher-siedlungstypen.html>)

Ultima modifica 05.01.2016

<https://www.admin.ch/content/gov/it/pagina-iniziale/documentazione/comunicati-stampa.msg-id-65599.html>