



## **Comitato svizzero SI alla mobilità su misura Controprogetto all'iniziativa avanti**

### **ARGOMENTARIO BREVE**

#### **Votazione federale 8 Febbraio 2004**

#### **Una decisione importante per il futuro della politica dei trasporti**

Tutto è iniziato con un'idea e oggi ci troviamo di fronte ad un progetto che, se accettato, segnerà in modo decisivo la politica dei trasporti dei prossimi decenni. Questo progetto è importante per la strada e la ferrovia, come pure per gli agglomerati urbani. In sostanza, esso coinvolge lo sviluppo di tutte le regioni.

Ritorniamo brevemente agli anni Novanta. Nel 1987, popolo e cantoni hanno approvato a forti maggioranze i progetti concernenti Ferrovia 2000 e, nel 1992, la costruzione delle Nuove trasversali ferroviarie alpine (NTFA) al San Gottardo e al Lötschberg. Nel 1998, popolo e cantoni hanno accolto il progetto di Finanziamento dei trasporti pubblici (FTP) che getta le basi finanziarie per la costruzione delle NTFA (progetto che è nel frattempo stato ridotto), di Ferrovia 2000, dei raccordi della Svizzera alla rete europea dei treni a grande velocità, nonché delle misure contro il rumore lungo le strade ferrate. Per la realizzazione di questi grandi progetti ferroviari è stato istituito un fondo di finanziamento dei trasporti pubblici (fondo FTP). È in gran parte alimentato con il gettito della Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) e con quello delle imposte prelevate sui carburanti.

#### **Le attuali priorità in materia di trasporti**

Oggi si tratta di porre nuovamente l'accento sulle autostrade e le infrastrutture del traffico negli agglomerati. La precedenza spetta indiscutibilmente alla conclusione delle autostrade, in particolare nelle regioni di Zurigo-Ovest, della Svizzera centrale, del Giura, di Neuchâtel e del Vallese che da anni attendono d'essere allacciate alla rete delle strade nazionali. Inoltre, gli assi principali, ossia l'A1 e l'A2, soffrono di un sovraccarico di traffico cronico, per il quale si impongono pure soluzioni. Occorre sopprimere le strettoie e mettere a disposizione un'infrastruttura che permetta di alleviare gli agglomerati e favorire la fluidità del traffico.

## Controprogetto all'iniziativa avanti – ARGOMENTARIO BREVE (continuazione)

---

### **Controprogetto all'iniziativa avanti**

Lanciando l'iniziativa popolare "avanti – per autostrade sicure ed efficienti", le associazioni stradali e le organizzazioni economiche hanno voluto affrontare i problemi di trasporto più urgenti in Svizzera. Nel suo controprogetto intitolato "Mobilità su misura", il parlamento ha aggiunto all'iniziativa alcune utili precisazioni: da un canto, la Confederazione deve impegnarsi di più nella soluzione dei problemi del traffico negli agglomerati e, dall'altro, il finanziamento dei principali progetti di trasporto dei prossimi decenni (oltre alle NTFA) deve appoggiare su una base più solida.

Le Camere federali sono riuscite a mettere a punto un progetto che regolerà i problemi della politica dei trasporti in modo duraturo e in funzione delle necessità. Il suo concetto si basa su un modo di finanziamento solido, che non grava sul bilancio federale. Infatti, saranno realizzati soltanto progetti il cui finanziamento è garantito in anticipo.

### **Votazione popolare dell'8 febbraio 2004**

La votazione popolare sul controprogetto "Mobilità su misura" all'iniziativa avanti è in programma l'8 febbraio 2004.

**Sì alla mobilità l'8 febbraio 2004 !**

### **Descrizione del controprogetto "Mobilità su misura"**

Il controprogetto si compone di tre elementi (tre articoli costituzionali) :

- un mandato generale incarica la Confederazione di controllare che le infrastrutture di trasporto (ferrovia e strada) siano in grado di rispondere alle necessità (art. 81, cpv. 2, Cost);
- l'attuazione di questo mandato attraverso un programma di costruzione (art. 197 delle disposizioni transitorie concernenti l'art. 81, cpv. 2, Cost);
- il finanziamento di questo mandato (art. 197 delle disposizioni transitorie concernenti l'art. 86 Cost).

Il controprogetto si distingue dall'iniziativa popolare in particolare su due punti: chiede a sua volta un aumento della capacità delle autostrade, ma senza citare espressamente i punti in cui si verificano gli ingorghi. Intende comunque adattare la rete attraverso un programma di costruzioni. Inoltre, include il traffico degli agglomerati, sia per quanto riguarda la strada che la ferrovia. Infine, questa disposizione costituzionale istituisce un fondo per i futuri progetti di trasporto, garantendo così una certa continuità del finanziamento.

### **Gli elementi del controprogetto nei dettagli**

#### 1. Infrastrutture di trasporto efficienti (art. 81, cpv. 2 nuovo, Cost)

Il controprogetto formula un mandato generale che impone alla Confederazione di fare in modo che la capacità delle infrastrutture di trasporto (ferrovia e strada) sia adeguata alle necessità. Il controprogetto spalanca le porte a una politica dei trasporti globale e cita contemporaneamente la strada e la ferrovia, dato che questi due mezzi di trasporto necessitano di infrastrutture efficienti.

#### 2. Divieto per i veicoli pesanti di circolare di notte e di domenica (art. 82, cpv. 4 nuovo, Cost)

Già in vigore, il divieto imposto agli autocarri di circolare di notte e di domenica dovrà essere ancorato nella Costituzione federale. Segnatamente inteso a proteggere dal rumore la popolazione che vive lungo gli assi di traffico, questa disposizione costituisce anche un chiaro segnale verso l'estero. Infatti, questo articolo costituzionale potrà essere modificato solo dalla volontà comune di popolo e cantoni.

Controprogetto all'iniziativa avanti – ARGOMENTARIO BREVE (continuazione)

---

3. Adattamento dell'articolo sulla protezione delle Alpi (art. 84, cpv. 3, seconda frase, nuova, Cost)

L'articolo sulla protezione delle Alpi attualmente in vigore vieta ogni aumento della capacità delle strade di transito nello spazio alpino. Prevede tuttavia eccezioni per quanto riguarda le strade di circonvallazione che sgravano gli abitati dal traffico di transito.

Il controprogetto rende possibile la costruzione di corsie autostradali supplementari tra Amsteg e Airolo. Simultaneamente sancisce la validità dell'obiettivo di trasferimento dei trasporti delle merci dalla strada alla ferrovia. Quest'obiettivo è definito nella legge sul trasferimento.

4. Programma di costruzione delle infrastrutture di trasporto (art. 197 delle disposizioni transitorie concernenti l'art. 81, cpv. 2, Cost)

La realizzazione di un'infrastruttura di trasporto efficiente è fissata nelle disposizioni costituzionali transitorie. In questo modo, un anno dopo l'accettazione del controprogetto il Consiglio federale deve sottoporre all'Assemblea federale un programma destinato a :

- a) concludere la rete delle strade nazionali (autostrade);
- b) accrescere la capacità della rete delle strade nazionali;
- c) concedere contributi per provvedimenti intesi a migliorare l'infrastruttura di trasporto negli agglomerati (strada e ferrovia).

I progetti prioritari devono essere pubblicati il più tardi entro otto anni dall'accettazione del controprogetto. Inoltre, il Consiglio federale è tenuto a pubblicare ogni quattro anni un rapporto che faccia il punto sullo stato d'avanzamento del programma. L'Assemblea federale approva il programma di costruzione.

A questo proposito va sottolineato che è la prima volta che la Confederazione riceve l'incarico di cofinanziare il traffico negli agglomerati.

5. Finanziamento del programma di costruzione – fondo d'infrastruttura  
(art. 197 delle disposizioni transitorie concernenti l'art. 86)

Nel suo controprogetto il parlamento ha ripreso l'idea di un fondo di finanziamento del programma di costruzione delle infrastrutture di trasporto, che non figurava nell'iniziativa popolare avanti. Questo fondo sarà alimentato – a titolo di primo contributo – con la metà della somma attualmente disponibile, alimentata dai proventi sugli oli minerali (ossia con circa 1,6 miliardi di franchi) e, successivamente, con una parte del gettito annuo delle imposte sugli oli minerali (tasse sulla benzina) e del contrassegno autostradale. Ciò significa che questo fondo è alimentato soprattutto dagli automobilisti. Nelle condizioni attuali vi affluirebbero circa 1,5 miliardi di franchi all'anno.

Al riguardo va sottolineato che il finanziamento del programma di costruzione attraverso questo fondo è garantito a medio termine, anche senza nuove imposte.

## **Valutazione dei vari elementi del controprogetto**

### **1. Conclusione della rete delle strade nazionali**

Approvata dal popolo, la rete autostradale sarà portata a termine entro il 2012. I lavori comporteranno ancora una spesa di 20 miliardi di franchi. Si tratta soprattutto di realizzare tempestivamente le tratte nelle regioni periferiche (Giura, Neuchâtel, Alto Vallese e Obvaldo), nonché l'importante collegamento tra Zurigo e Zugo.

Grazie alle nuove regole costituzionali, Consiglio federale e parlamento disporranno di tutte le possibilità legali necessarie per concludere finalmente la rete delle strade nazionali. I mezzi finanziari a tale scopo sono disponibili da tempo, ma finora mancava la volontà politica di agire.

### **2. Code sulle autostrade**

L'A1 tra Berna e Zurigo e tra Ginevra e Losanna registra da anni un traffico eccessivo, in continua crescita. Ne risultano code quasi permanenti che ostacolano il traffico, talvolta per ore. Questi intasamenti vanno eliminati, onde evitare che il traffico, quando si registrano le code, si sposti sulle strade principali, disturbando non poco numerose località.

## Controprogetto all'iniziativa avanti – ARGOMENTARIO BREVE (continuazione)

---

Secondo studi realizzati su richiesta del comitato avanti lungo le due tratte autostradali in questione, il numero delle ore trascorse in colonna potrebbe moltiplicarsi per dieci nei prossimi 18 anni, se non si procederà all'estensione di queste autostrade a sei corsie. Una persona bloccata in colonna per un'ora rappresenta una perdita economica di circa 60 franchi. Insomma, questi ostacoli alla circolazione stradale sono estremamente nocivi per l'economia.

Questi stessi studi rilevano ancora che la costruzione di sei corsie lungo certi tratti autostradali non influisce praticamente sulla richiesta ferroviaria. Inversamente, il miglioramento dell'offerta ferroviaria non riesce ad alleviare i principali assi stradali. Contrariamente a quanto pretendono certi ambienti politici, la strada e la ferrovia non sono concorrenti, ma con la loro offerta si completano a vicenda!

Questa estensione mirata delle autostrade ha pure effetti positivi sul numero degli incidenti. Ne è la prova, per esempio, la tangenziale della città di Losanna (un agglomerato di circa 300'000 abitanti): grazie alla recente estensione a sei corsie, il numero degli incidenti registrati lungo questo tratto autostradale è oggi inferiore del 60 % al livello di sette anni fa, quando l'autostrada era ancora a quattro corsie.

Occorre anche ricordare che le colonne al San Gottardo riguardano prima di tutto le automobili e non tanto gli autocarri. Gli automobilisti sarebbero dunque i primi beneficiari di un eventuale raddoppio della galleria stradale del San Gottardo.

### **3. Le autostrade sono le strade più sicure**

In Svizzera l'80 % delle prestazioni di trasporto sono compiute dall'automobile. Quest'ultima è il mezzo di trasporto più utilizzato per il lavoro, gli acquisti, ma anche per lo svago e il tempo libero. Conseguenza: ci sono sempre più strade intasate che bloccano l'accurato ingranaggio della nostra società basata sulla mobilità. Tutto ciò, alla fine, comporta enormi perdite economiche.

Le autostrade sono la spina dorsale della nostra rete stradale. Lungo le stesse scorre circa un terzo del traffico stradale. La statistica degli incidenti mostra chiaramente che le autostrade sono le strade più sicure, dato che vi si registra meno del 10 % degli incidenti. Il rischio d'essere feriti su un'autostrada è tre volte inferiore rispetto a una strada fuori dai centri abitati e addirittura sette volte minore rispetto ad una strada all'interno di una località. Non è dunque necessario insistere ulteriormente sull'importanza della rete autostradale per la sicurezza del traffico.

#### 4. Sicurezza delle gallerie

La catastrofe avvenuta all'interno della galleria stradale del San Gottardo ha evidenziato in modo tragico l'utilità delle gallerie a più tubi.

Secondo uno studio dell'ONU, occorre prendere in considerazione vari criteri prima di decidere di costruire una galleria a uno o più tubi. Questi criteri sono i seguenti: la densità del traffico, la sicurezza, la lunghezza della galleria e i dati topografici. Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ne è del resto perfettamente cosciente, dato

che, proprio per motivi di sicurezza, ha pianificato due tunnel per la galleria ferroviaria di base del Monte Ceneri (TI), che aumentano il costo del traforo di circa 650 milioni di franchi.

Applicando logicamente gli stessi criteri alle gallerie stradali, la realizzazione di una seconda galleria stradale al San Gottardo appare evidente. Se si paragona la frequenza degli incidenti nelle gallerie a senso unico con quella nelle gallerie con traffico nei due sensi, si constata che le prime sono quasi due volte più sicure delle seconde (esempio: Seelisberg/San Gottardo). Ovviamente, anche la lunghezza delle gallerie costituisce un criterio decisionale essenziale.

Soprattutto per ragioni di sicurezza, non vi è dunque alcun motivo valido per rinviare ulteriormente il raddoppio della galleria stradale del San Gottardo. Ecco perché il controprogetto "Mobilità su misura" permette appunto la realizzazione di quest'opera.

A questo proposito, i lavori di manutenzione intrapresi nelle gallerie del Belchen e di Glion (entrambe sono a due tubi) mostrano con evidenza che questi interventi ostacolano notevolmente la circolazione. Al San Gottardo, un risanamento totale comporterebbe inevitabilmente un'interruzione di vari mesi di questo collegamento stradale, il più importante tra il Nord e il Sud del paese.

## **5. Leggero adattamento dell'articolo sulla protezione delle Alpi**

Così come figura oggi nella Costituzione federale, l'articolo sulla protezione delle Alpi esige il trasferimento dalla strada alla ferrovia del transito alpino delle merci. Vieta un aumento della capacità delle strade di transito nella regione alpina.

Il principio della protezione delle Alpi dalle conseguenze del traffico di transito non è rimesso in questione dal controprogetto all'iniziativa avanti ("Mobilità su misura"). Il trasferimento dalla strada alla ferrovia è in ogni caso acquisito nell'ambito dell'accordo bilaterale Svizzera/UE sui trasporti terrestri, approvato dal popolo. Il rispetto di questo principio è poi esplicitamente ribadito nel controprogetto all'iniziativa avanti. Va ricordato che l'accordo sui trasporti terrestri liberalizza completamente, a partire dal 2007, il transito sulle strade svizzere degli autocarri da 40 tonnellate, in cambio del pagamento dell'intera tassa sui traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP). Tale data coincide con la messa in servizio della NTFA del Lötschberg.

Il controprogetto si distanzia dalle disposizioni costituzionali in vigore nel senso che esige, nell'interesse della sicurezza stradale e della protezione dell'ambiente, l'eliminazione delle strozzature esistenti e prevedibili (la tratta autostradale Amsteg-Airolo è citata in modo esplicito).

È dunque compito del parlamento eletto dal popolo decidere quando intende eliminare le strettoie sull'autostrada del San Gottardo.

## **6. Infrastruttura del traffico negli agglomerati**

Il fatto che il traffico negli agglomerati sia espressamente citato nel nuovo concetto di politica dei trasporti è un elemento centrale del controprogetto.

La Svizzera registra attualmente 50 agglomerati, nonché cinque singole città con una popolazione complessiva di 5,3 milioni di abitanti. Un comune svizzero su tre è urbano. L'82% della totalità dei posti di lavoro è concentrato nelle aree urbane. Ogni regione del nostro paese possiede dunque vari agglomerati. Nella maggior parte di essi i problemi di circolazione si aggravano di giorno in giorno.

Numerosi agglomerati hanno sviluppato progetti per rispondere alla domanda in materia di trasporti e per alleviare le località. La realizzazione di queste idee (tram, ferrovie urbane, rete di bus, strade di circonvallazione) è sovente penalizzata dalla mancanza di

## Controprogetto all'iniziativa avanti – ARGOMENTARIO BREVE (continuazione)

---

fondi. Grazie al sostegno finanziario previsto dalla Confederazione (circa da 300 a 350 milioni di franchi all'anno, ossia circa 6 miliardi di franchi per i prossimi 20 anni), questi progetti potrebbero finalmente essere realizzati, attingendo a una parte del gettito delle tasse sulla benzina.

### **7. Fondo d'infrastruttura**

Attualmente la realizzazione dei progetti nazionali d'infrastruttura nel settore dei trasporti avviene nell'ambito del bilancio generale della Confederazione.

Per la costruzione delle NTFA è stato istituito un fondo speciale (fondo FTP). Per analogia si prevede ora di istituire un altro fondo d'infrastruttura, che sarebbe pure sottoposto al freno all'indebitamento. Questo fondo servirà a ultimare la costruzione delle strade nazionali, a eliminare le strettoie lungo la rete autostradale, nonché a realizzare progetti nell'ambito del traffico negli agglomerati.

In questo fondo sarà inizialmente versata la metà (attualmente circa 1,6 miliardi di franchi) della somma accumulata con il gettito delle tasse sulla benzina.

Successivamente, nel fondo sarà versata la parte dei proventi delle tasse sulla benzina che già oggi è attribuita all'infrastruttura stradale. Nel fondo confluirebbero dunque ogni anno 1,5 miliardi di franchi, dei quali 300 milioni sarebbero attribuiti ai progetti destinati a risolvere i problemi di traffico negli agglomerati (attualmente circa 25 milioni).

### **8. Mobilità e crescita economica**

Mobilità e crescita economica sono strettamente legate fra di loro. La Svizzera deve il proprio sviluppo economico degli ultimi decenni in particolare alla sua infrastruttura di trasporto. Governo, parlamento, popolo e cantoni lo sanno benissimo: per la prosperità sono indispensabili vie di trasporto efficienti.

un'infrastruttura che raggiunge costantemente il limite delle proprie capacità nuoce all'economia di un paese. Si tratta dunque di trovare il giusto equilibrio tra i vari mezzi di trasporto. Strade e ferrovie intasate e limitate nella loro capacità fanno perdere ogni anno miliardi all'economia.

Ecco perché anche le organizzazioni economiche sostengono il controprogetto "Mobilità su misura".

## **Conclusione**

**Il controprogetto "Mobilità su misura" merita il nostro appoggio per i seguenti motivi:**

- 1. spalanca le porte a una politica dei trasporti globale, citando simultaneamente la strada e la ferrovia. I due mezzi di trasporto necessitano di un'infrastruttura efficiente;**
- 2. garantisce che la rete autostradale sarà finalmente portata a termine e che sarà di nuovo efficiente grazie all'eliminazione delle strozzature;**
- 3. offre la possibilità di risolvere i problemi del traffico pubblico e privato negli agglomerati attraverso un programma di costruzioni;**
- 4. istituisce un fondo che consente un finanziamento corretto e ragionevole di questo programma di costruzioni. Gli utenti finanziano così l'infrastruttura di trasporto senza dover pagare nuove imposte.**

**Tutti dicono Sì alla mobilità l'8 febbraio 2004 !**

- Il Consiglio federale e il Parlamento**
- La Conferenza dei Direttori cantonali dei trasporti pubblici (CDTP)**
- La Conferenza dei direttori cantonali dei lavori pubblici, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (CDLTA)**
- L'Unione delle città svizzere**
- L'Unione dei trasporti pubblici**
- Le associazioni stradali**
- Le organizzazioni economiche**