

Traffico



Lotta agli ingorghi e alle vessazioni sulle strade

La mobilità è il motore dell'economia e del turismo e quindi la base della nostra prosperità. Un'infrastruttura di trasporto intatta è un fattore di successo e un vantaggio per la piazza economica che va preservato. Per decenni, tuttavia, la Svizzera ha trascurato l'aumento delle capienze stradali in vista della crescita demografica. Le politiche di Sinistra si focalizzano unicamente sulle ferrovie e penalizzano il trasporto privato. Basta pensare allo smantellamento dei parcheggi, le luci lampeggianti sulle autostrade, le zone di 30 km sulle strade di transito e la fregatura degli automobilisti tramite tasse sugli oli minerali e le multe.



Robert Zimmermann
Garagista

“ Con divieti di circolazione e zone a 30 km/h anche nelle zone industriali, i rosso-verdi fanno in modo che gli automobilisti vengano cacciati dalle città. Le imprese locali, che dipendono dal trasporto privato, ne risentono. Dobbiamo fermare tutto ciò! ”

Congestione stradale

Dal 1995 gli investimenti nella rete stradale nazionale sono rimasti fermi a poco meno di 2,5 miliardi di franchi all'anno. Da allora, però, più di 1,5 milioni di persone sono immigrate in Svizzera, mettendo ulteriormente a dura prova le nostre strade. Se si vogliono avere così tante persone nel nostro piccolo Paese, bisogna anche fornire loro le infrastrutture. Ciò non è avvenuto per il traffico stradale. Il risultato: ingorghi paralizzanti quotidiani. Le ore annue di congestione sulle strade nazionali sono quadruplicate dal 2000. Questa situazione va cambiata immediatamente. L'UDC chiede che i tratti autostradali congestionati vengano ampliati al più presto e che i progetti in corso vengano

realizzati rapidamente. Il traffico sulle strade deve essere scorrevole.

Politica dei trasporti parziale

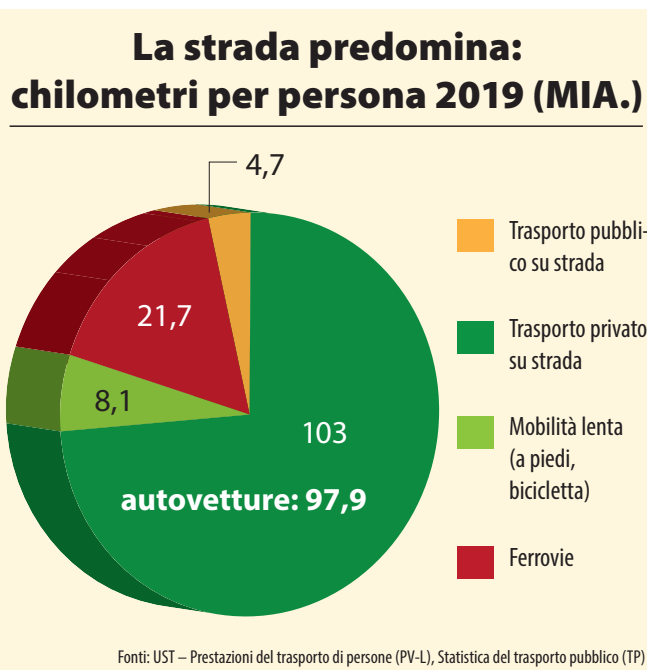
Questa grave situazione si è creata per colpa della politica dei trasporti miope perseguita dal Consiglio federale e dal Parlamento. L'ottimizzazione dei flussi di traffico attraverso misure di gestione del traffico (uso di corsie preferenziali, sorpasso a destra, divieti temporanei di sorpasso per gli autocarri, ecc.) può sì diminuire i problemi, ma solo temporaneamente. Alla luce dei tassi di crescita previsti, non si può evitare di aumentare l'infrastruttura stradale in Svizzera in modo massiccio. Inoltre, l'UDC si batte contro la riduzione del traffico privato nelle città e chiede che si ponga fine alla crescente vessazione degli automobilisti. Sulle strade principali, il limite di velocità deve essere di 50 km/h, altrimenti le riduzioni di velocità e di corsia portano solo a ingorghi indesiderati.

Eliminare i colli di bottiglia

Gli Svizzeri pagano sempre più tasse e oneri per guidare, ma ottengono sempre meno in cambio. La priorità assoluta deve essere quella di utilizzare i fondi disponibili per eliminare immediatamente le strozzature più importanti e per realizzare gli ampliamenti dove l'onere è maggiore. Con il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) e il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), il governo federale possiede i mezzi per farlo. L'UDC si impegna per



garantire che le risorse finanziarie del FOISTRA per le strade abbiano la priorità e non vengano dirottate su larga scala verso il trasporto d'agglomerato (progetti per il trasporto pubblico e la bicicletta). Sono da privilegiare i criteri di efficienza economica, urgenza e domanda da parte degli utenti del traffico.



La strada come spina dorsale della nostra economia

Die Strasse darf gegenüber der Schiene nicht mehr benachteiligt werden. La strada non deve più essere svantaggiata rispetto alla ferrovia. La Svizzera rischia di investire male i fondi per le infrastrutture di trasporto. Nonostante le sovvenzioni alle ferrovie, tre quarti dei chilometri annui percorsi da persone e il 60 % del trasporto merci avvengono su strada. La strada è la spina dorsale della nostra economia. Grazie al rapido progresso tecnologico dei sistemi di trazione alternativi (mobilità elettrica, idrogeno, carburanti sintetici, ecc.) e dei veicoli autonomi, la strada diventerà probabilmente ancora più importante in futuro.

Stop alla redistribuzione dei fondi stradali

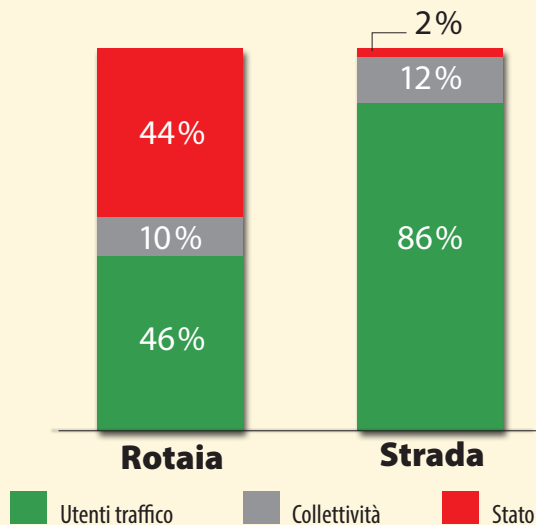
Bisogna porre fine alla redistribuzione, ai sussidi incrociati e all'appropriazione indebita, nonché al saccheggio degli automobilisti attraverso prelievi sempre nuovi e più elevati, tasse e multe discutibili, da parte dello Stato per migliorare le sue finanze. Dopo tutto, gli utenti della strada sono praticamente autofinanziati, a differenza delle ferrovie, che viene finanziata a metà da fondi statali. In termini di costi infrastrutturali, il trasporto su strada presenta da anni un grado di copertura della spesa superiore al 100 %. Per quanto riguarda le motorizzazioni alternative, come le auto elettriche, l'UDC chiede una tassazione equa che va investita direttamente nell'infrastruttura stradale.

Migliorare le condizioni quadro per l'aviazione

Bisogna finalmente mollare il freno a mano riguardo al trasporto aereo, che è vitale per l'economia e il turismo. L'UDC chiede

pertanto un miglioramento delle condizioni quadro per il trasporto aereo attraverso misure e accordi ragionevoli e favorevoli alle imprese, nonché una riduzione dei requisiti e delle normative. L'UDC respinge l'introduzione di una tassa sui biglietti aerei asociale e inutile per la protezione del clima. Occorre invece promuovere il progresso tecnologico, come l'aggiunta di carburanti sintetici alla paraffina.

Finanziamento rotaia vs. strada 2018



Terrorismo delle multe e delle tasse a spese degli automobilisti

In alcuni cantoni, gli automobilisti vengono spremuti da un sistema scandaloso di multe. La presunta maggiore sicurezza degli utenti della strada è solo il pretesto per prelevare delle multe già messe a bilancio anticipatamente. Come se non bastasse, l'UDC deve costantemente difendersi da nuovi oneri e tasse nel trasporto stradale, come il mobility pricing, l'aumento dei costi del carburante, l'aumento del prezzo delle vignette o delle tasse sul CO₂. Nel frattempo, altri utenti della strada beneficiano di sempre più infrastrutture gratuite (ad esempio i ciclisti) o fortemente sovvenzionate (gli utenti del trasporto pubblico).

Fermare la megalomania delle FFS

Miliardi di franchi confluiscono nel trasporto pubblico, soprattutto a beneficio delle FFS. Le conseguenze sono costose. Tra il 2011 e il 2021, i costi del personale delle FFS sono aumentati di oltre 850 milioni, raggiungendo i 4,4 miliardi di franchi. Ma l'utilizzo dei treni è ancora troppo basso. Il patrimonio immobiliare è in fase di ristrutturazione, come lo si vede dalla sede centrale delle FFS a Berna e diversi nuovi edifici delle stazioni. Va messa fine alla concorrenza delle imprese private da parte delle FFS sul mercato immobiliare e in altri settori che non rientrano nel suo mandato principale. L'UDC chiede una maggiore concorrenza sulla rete ferroviaria svizzera, ad esempio da parte di ferrovie private come BLS o SOB, in modo da mettere finalmente sotto pressione i costi di esercizio delle FFS.

Posizioni

L'UDC ...

- sostiene la libera scelta dei mezzi di trasporto senza paternalismi;
- chiede l'immediato ampliamento dei tratti autostradali congestionati e la rapida realizzazione dei progetti autostradali in corso;
- chiede un limite minimo di velocità generale di almeno 50 km/h sulle strade principali di tutta la Svizzera;
- lotta contro l'allontanamento del trasporto privato dalle città;
- si oppone alle multe stradali, salvo se servono ovviamente alla sicurezza dei cittadini, destinate esclusivamente a battere cassa da parte dello Stato;
- chiede l'applicazione coerente della legge sulla circolazione stradale anche ai ciclisti, soprattutto nelle città;
- dice no ai pedaggi per i tunnel, al road pricing, al mobility pricing, ai prelievi di CO₂ sui carburanti, al bollo elettronico, all'aumento del prezzo della vignetta autostradale e all'aumento della TTPCP;
- rifiuta il divieto di utilizzare motori a benzina o diesel, ma è aperta a nuovi tipi di motori (elettrici, a gas, a idrogeno, ibridi, ecc.) senza sovvenzioni statali;
- è favorevole a prelievi equi anche per i veicoli a trazione alternativa, al fine di garantire il finanziamento delle strade;
- si batte contro la costante adozione del diritto dell'UE nel settore dei trasporti;
- chiede di porre fine al sovvenzionamento incrociato delle ferrovie attraverso tasse e imposte sul trasporto stradale;
- rifiuta di ammorbidire l'attuale divieto di cabotaggio nel trasporto di merci e passeggeri su strada;
- chiede trasparenza nei costi di costruzione e di follow-up dei progetti infrastrutturali, introducendo la redditività economica come criterio prioritario;
- chiede un maggior grado di recupero dei costi nel trasporto ferroviario;
- chiede il mantenimento degli attuali orari di funzionamento degli aeroporti svizzeri e l'approvazione di moderati miglioramenti della capacità (piste di rullaggio veloci, procedure di avvicinamento e partenza ottimizzate, ecc.);
- si oppone alle tasse di CO₂ e ai prelievi statali sui biglietti aerei.

+ Vantaggi

Ecco cosa tutto ciò mi frutta:

- ✓ come automobilista e motociclista, più sicurezza, meno congestione, meno terrore tramite le multe, nessuna nuova tassa e prezzi moderati del carburante;
- ✓ come passeggero ferroviario meno treni sovraffollati e la libera scelta della compagnia ferroviaria attraverso una maggiore varietà di offerte;
- ✓ come trasportatore, capacità sufficienti su strada e ferrovia e la garanzia che i miei prodotti raggiungano il cliente per tempo;
- ✓ come turista, collegamenti sicuri e ben organizzati con le destinazioni turistiche svizzere;
- ✓ come dipendente di un'azienda di commercio internazionale, collegamenti aerei affidabili verso tutto il mondo.