

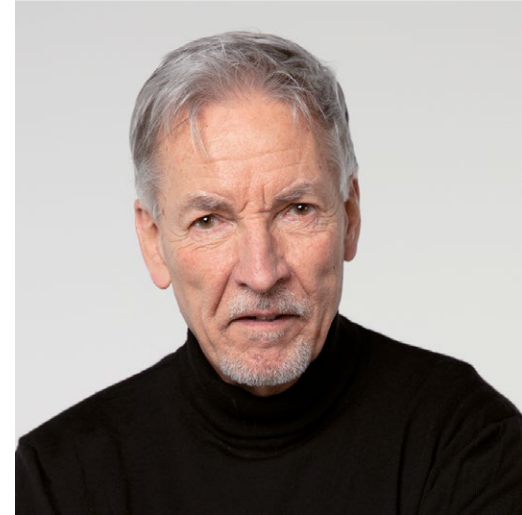
# Trasporti



Nicolas Nikitine  
Saggista

# Basta ingorghi e misure vessatorie nel traffico stradale

**L**a mobilità è considerata il motore dell'economia e del commercio e garantisce la prosperità del paese. Ciò significa che l'infrastruttura dei trasporti non solo è un fattore del successo economico e un atout nella concorrenza internazionale, ma è anche il biglietto da visita del nostro paese. I costanti ingorghi sulla rete stradale offuscano tuttavia l'immagine di un paese avanzato.



“Parcheggi e traffico fluido sono fondamentalmente delle esigenze sociali. Perché le auto collegano le persone con i posti di lavoro. Specialmente per le persone anziane è indispensabile, per esempio, che ci siano dei parcheggi di fronte ai negozi di alimentari.”

Dal 2007, la strada è trascurata rispetto alla rotaia mentre, mediamente, ogni anno più di 70'000 persone sono immigrate in Svizzera (cifre dal 2007 al 2018), caricando quindi contemporaneamente le strade del paese. Chi vuole accogliere in Svizzera così tante persone, deve anche far sì che vengano loro messe a disposizione sufficienti infrastrutture. Ciò non è il caso per il traffico stradale. Dal 2007, le strade nazionali non hanno ricevuto nemmeno i mezzi sufficienti a garantirne una corretta manutenzione. Risultato: lo stato generale delle strade e delle pavimentazioni si sta degradando a causa del traffico supplementare. Ciò deve cambiare rapidamente.

Bisogna smetterla di svantaggiare la strada rispetto alla rotaia. I paesi vicini alla Svizzera praticano una politica diversa. Da loro, il commercio e gli scambi economici passano quasi totalmente dalla strada. La Svizzera rischia dunque di aver puntato il suo denaro sulla carta sbagliata in materia di infrastrutture per i trasporti. Con la mobilità elettrica e le vetture a guida automatizzata, le strade rischiano di essere ancor più sollecitate. Le ridistribuzioni di fondi, i sovvenzionamenti trasversali e i cambi di destinazione devono cessare, esattamente come le rapine organizzate dallo Stato contro gli utenti della strada, sotto forma di costante aumento di tasse e prelievi, e di un imperverante sistema di multe.

Bisogna anche smettere di bloccare lo sviluppo del traffico aereo, che riveste un ruolo esistenziale per l'economia in generale e per il turismo in particolare. L'UDC s'impegna per un miglioramento delle condizioni-quadro della navigazione aerea,

mediante misure e accordi sensati ed economicamente vantaggiosi, come pure tramite una riduzione di esigenze e regolamentazioni.

### **La rete stradale è in ritardo**

L'enorme crescita del traffico stradale durante gli ultimi decenni sottopone le nostre infrastrutture a forti pressioni. I colli di bottiglia si moltiplicano. Prova ne è l'aumento delle ore d'attesa negli ingorghi sull'insieme della rete stradale. La maggior parte degli ingorghi, ostacoli alla circolazione e incidenti si produce tuttavia sugli assi principali, come testimonia la statistica dei rallentamenti sulla rete delle strade nazionali. Non soltanto le arti e mestieri soffrono di questa situazione, ne patisce anche il turismo. Se non cambia qualcosa, il nostro paese subirà dei gravi danni.

### **Politica dei trasporti unilaterale**

Questa situazione è la conseguenza, da un lato, dello sviluppo economico, della crescente mobilità e dell'immigrazione di massa e, dall'altro, della politica dei trasporti unilaterale condotta ormai da anni da Consiglio federale e Parlamento. Il miglioramento della fluidità della circolazione mediante misure di gestione del traffico (utilizzo delle corsie d'emergenza, riduzione temporanea della velocità, sorpasso a destra, divieto temporaneo di sorpassare imposto ai veicoli pesanti, ecc.) può sì attenuare i problemi, ma solo in maniera passeggera. Tenuito conto dei tassi di crescita pronosticati, la Svizzera non può

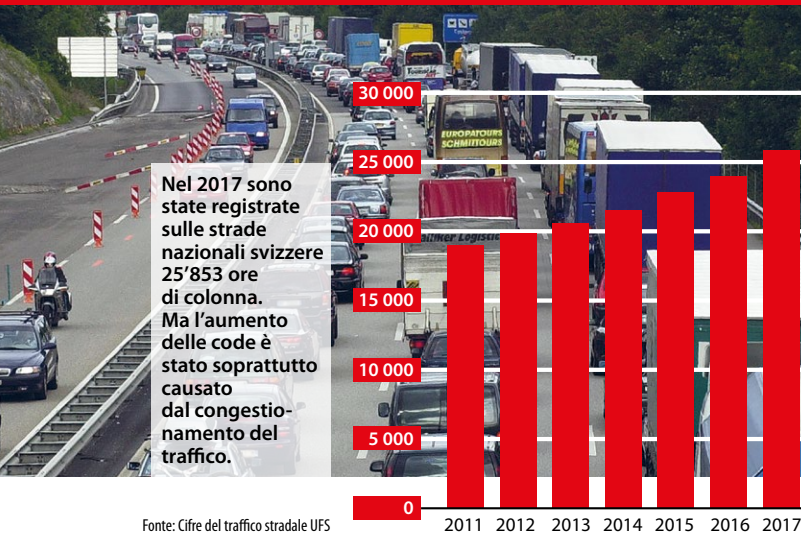
sfuggire a un massiccio rafforzamento della sua infrastruttura stradale. Anche le vetture elettriche e a guida automatizzata hanno bisogno di strade e di parcheggi!

### Sopprimere i colli di bottiglia

Le Svizzere e gli Svizzeri pagano sempre di più per i loro spostamenti in auto (imposte e tasse), ma beneficiano sempre meno di controprestazioni. L'obiettivo primario deve essere quello di correggere, con i mezzi disponibili, i principali colli di botti-

glia e di procedere ad ampliamenti delle tratte più frequentate. I fondi FAIF (per la ferrovia) e FOSTRA (per le strade) danno alla Confederazione i mezzi necessari a questo scopo. L'UDC veglierà a che i mezzi finanziari del FOSTRA siano attribuiti in funzione delle effettive priorità e non generosamente dirottati a favore del traffico d'agglomerato (trasporti pubblici e piste ciclabili). I soli criteri da rispettare sono l'urgenza, l'economicità e la domanda da parte degli utenti della strada.

### Aumento delle ore in colonna



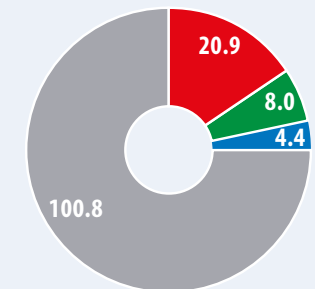
Fonte: Cifre del traffico stradale UFS

### Automobilisti vessati da multe e prelievi

Gli automobilisti sono veramente vessati in certi cantoni da uno scandaloso regime di multe che non hanno alcun rapporto con la sicurezza stradale, ma che servono a riempire le casse pubbliche. Prova ne è che queste entrate sono iscritte a preventivo nella voce «multe». Questi introiti aumentano di anno in anno. È un vero e proprio terrorismo delle multe ai danni degli automobilisti. E come se ciò non bastasse, l'UDC deve costantemente battersi contro nuovi progetti di tasse e prelievi nel settore del traffico, come il sistema «mobility pricing», l'aumento dei prelievi fiscali sui carburanti, l'aumento del prezzo della vignetta autostradale, le tasse sul CO<sub>2</sub>, eccetera. Mentre che altri utenti della strada circolano gratuitamente (per es. i ciclisti) o in maniera fortemente sovvenzionata (trasporti pubblici) e beneficiano di un numero crescente d'infrastrutture, gli automobilisti vengono tassati sempre più pesantemente. Bisogna porre fine a questo incessante saccheggio dei portamonete degli automobilisti.

## Tre quarti del trasporto di persone avviene su strada

Passeggeri/Km effettuati in milioni



- Traffico motorizzato privato (automobili, motociclette, ciclomotori, torpedoni)
- Ferrovie
- Mobilità lenta (ciclisti, pedoni)
- Trasporto pubblico (Tram, Trolley bus, autostop, bus)

«La musica si suona sulla strada.» Tre quarti del trasporto di persone avviene su strada. La Svizzera rischia di puntare il suo denaro sulla carta sbagliata «ferrovia». Perché con la mobilità elettrica e le vetture auto-guidate – abbinate a un'ulteriore crescita demografica – la strada dovrebbe rimanere di gran lunga il modo di trasporto più importante. L'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), nelle sue «Prospettive di traffico 2040» parte dal principio che anche fra 20 anni il 70% dei passeggeri/Km sarà da attribuire al traffico motorizzato individuale, non importa in quale forma si presenterà.

Fonte: UFS

fine anche alla concorrenza che le FFS fanno al settore privato sul mercato immobiliare e in altri settori che non hanno a che vedere con il loro mandato primario. L'UDC chiede più concorrenza sulla rete ferroviaria svizzera, per esempio da parte di compagnie private come il BLS o il SOB. Lo scopo primario non è tanto una riduzione del prezzo dei biglietti, ma sarebbe utile che i costi d'esercizio possano essere paragonati e messi sotto pressione.

### Principi della futura politica dei trasporti

1. Ogni modo di trasporto riceve i mezzi che esso stesso produce (tramite le imposte prelevate finora, tasse, eccetera). Questo principio impedisce il dirottamento di entrate attribuite inizialmente all'uno o all'altro dei tipi di trasporto, come pure i sovvenzionamenti trasversali.
2. Ogni aumento di tasse e imposte già esistenti e l'introduzione di una nuova tassa o imposta, devono essere sottoposte al referendum facoltativo.
3. I conti di ogni modo di trasporto devono essere presentati in maniera trasparente e comprensibile.
4. L'equilibrio finanziario dei modi di trasporto deve essere migliorato. L'obiettivo è che i modi di trasporto pervengano a medio termine a finanziarsi senza contributo dello Stato. Per raggiungerlo, occorre più concorrenza, in particolare nella rotaia.

### Fermare la mania di grandezza delle FFS

I trasporti pubblici assorbono ogni anno dei miliardi di franchi di denaro dei contribuenti. Le FFS ne beneficiano al massimo e cominciano a costare molto care. Le loro spese per il personale sono aumentate di oltre il 25% (più di un miliardo di franchi) in soli dieci anni. Il tasso di sfruttamento dei treni rimane modesto, ma sugli immobili non si lesina. A riprova, basta guardare la sede principale delle FFS a Berna o le diverse nuove stazioni per constatare che la parsimonia non è la prima virtù dei responsabili della compagnia ferroviaria. Bisogna porre

## Posizioni

### L'UDC...

- dice no ai pedaggi nei tunnel, alla tariffazione della mobilità, alle tasse CO2 sui carburanti, alla vignetta elettronica, all'aumento del prezzo della vignetta autostradale e all'aumento della TTPCP;
- combatte la costante ripresa di diritto UE nei trasporti;
- si oppone a qualsiasi discriminazione dei modi di trasporto e sostiene la libera scelta del mezzo di trasporto;
- esige che si metta fine al sovvenzionamento trasversale della rotaia tramite le tasse e imposte gravanti sul traffico stradale;
- si oppone alle multe stradali che non servono alla sicurezza stradale, ma il cui evidente scopo è di riempire le casse pubbliche;
- chiede che si correggano le derive di «Via sicura» e che si ponga fine alla criminalizzazione degli utenti della strada;
- si batte affinché il limite di 50 Km/h sia applicato a tutte le strade principali e a tutti gli assi di transito importanti all'interno delle località;
- è aperta a nuovi tipi di propulsione (elettricità, gas, idrogeno, ibrido, eccetera), ma si oppone alle sovvenzioni pubbliche e al divieto di motori a benzina o a gasolio;
- sostiene le nuove forme di mobilità come le vetture, i veicoli pesanti e i bus a guida automatizzata, come pure i modelli commerciali a interfaccia fra mobilità e Internet;
- rifiuta un allentamento dell'attuale divieto di cabotaggio nel trasporto di persone e di merce su strada;
- chiede più trasparenza per ciò che riguarda i costi di costruzione e le spese aggiuntive dei progetti di infrastrutture; l'economicità dei progetti deve essere il criterio prevalente;
- chiede che i lavori di ampliamento del tunnel ferroviario del Lötschberg vengano terminati;
- esige un grado di autofinanziamento più elevato nel traffico ferroviario;
- chiede che gli attuali orari d'esercizio degli aeroporti svizzeri siano mantenuti e che siano autorizzati degli aumenti moderati della capacità (vie di uscita rapide, ottimizzazione delle procedure di avvicinamento e di decollo, eccetera)
- si batte contro dei supplementi CO<sub>2</sub> e altri prelievi fiscali sui biglietti aerei.

## + Vantaggi

### Ecco cosa tutto ciò mi frutta:

- ✓ come automobilista, più sicurezza, meno ingorghi, nessuna nuova imposta e meno prelievi fiscali sui carburanti;
- ✓ come utente della ferrovia, meno treni sovraccarichi e libera scelta della compagnia ferroviaria;
- ✓ come trasportatore, delle capacità sufficienti su strada e su rotaia, e la garanzia che i miei prodotti arrivino dai clienti in tempo utile;
- ✓ come turista, la possibilità di godere di bei paesaggi, invece di essere bloccato per ore in colonna;
- ✓ come impiegato di una società internazionale, dei collegamenti affidabili con il mondo intero.