



Le 9 risposte del TCS alle 9 domande dell'ATA ...ed una domanda alla quale l'ATA non risponde volentieri!

1. Perché l'iniziativa dell'ATA è necessaria?

Al contrario, l'iniziativa dell'ATA non è necessaria, dato che la Confederazione ha già fatto raccomandazioni e stilato un piano di finanziamento realizzabile per Ferrovia 2030. Dalle prime discussioni risulta che la proroga del Fondo-FTP gode di un certo consenso. Orbene, è su questa base che la discussione va portata avanti. In realtà, l'iniziativa dell'ATA non è altro che una strategia politica per far aumentare l'asta e ottenere un finanziamento massimo per Ferrovia 2030.

2. Le imposte aumenteranno?

Sì, è molto probabile. Attualmente, gli utenti dei trasporti pubblici pagano soltanto il 44% della prestazione che utilizzano. Il resto dei costi è sopportato dalla collettività. È probabile che per compensare il prosciugamento della cassa stradale si dovranno aumentare massicciamente le tasse sui carburanti. A titolo indicativo, per compensare la perdita di 1,8 miliardi chiesta dall'ATA, si dovrebbe aumentare il prezzo del carburante di 52 centesimi al litro.

3. Tutto ciò vale anche per il prezzo dei biglietti?

Ovviamente. Gli utenti dei trasporti pubblici dovranno aumentare i contributi per pagare in parte i costi di utilizzo e di mantenimento di questi mezzi di trasporto. Non va nemmeno dimenticato che le FFS reclamano regolarmente aumenti delle tariffe per finanziare il loro deficit.

4. Più soldi per la ferrovia significa meno fondi per la strada. La rete autostradale potrà ancora essere conclusa?

Se l'iniziativa ATA dovesse essere accolta, a essere amputato sarà quasi il 70% del bilancio della strada. Con solo il 30% dei fondi attuali, sarà rimesso in causa l'intero sistema: dall'allestimento, alla gestione e alla manutenzione della rete delle strade nazionali. In altre parole, con la perdita del 50% dei mezzi, sarà possibile realizzare soltanto la metà dei compiti stradali, oppure tutti i compiti a metà.

5. Quali progetti ferroviari potranno essere realizzati?

Quest'iniziativa non porta nulla di nuovo. I progetti di estensione della ferrovia e del traffico d'agglomerato sono già pianificati dalla Confederazione. Quest'ultima ha addirittura proposto soluzioni di finanziamento.

6. Alla fine, tutto ciò non incoraggerà la mobilità?

Smantellando il finanziamento della strada, l'ATA programma il blocco e il caos sulle nostre strade. Non va dimenticato che quest'ultime garantiscono attualmente l'80% della prestazione di trasporto. In un contesto di crescita demografica (ogni anno in Svizzera la popolazione aumenta nella proporzione equivalente agli abitanti di una città come Lucerna), la Confederazione prevede il 20% di traffico stradale in più entro il 2030.



Quest'iniziativa impedirà chiaramente di adattare le capacità stradali laddove ciò sarà necessario, ossia essenzialmente attorno ai grandi agglomerati del paese (strette vie e tratti stradali congestionati). Risultato: il traffico si trasferirà sulla rete secondaria, fino nei centri urbani.

7.A beneficiare delle nuove infrastrutture saranno soltanto i centri?

Sì, poiché i trasporti pubblici, per sviluppati che siano, non potranno mai coprire tutte le necessità di mobilità della popolazione. A titolo indicativo, i trasporti pubblici coprono attualmente soltanto il 20% della prestazione di trasporto. Dalla periferia delle città fino alle regioni di montagna, l'essenziale della prestazione di trasporto non è garantita dai mezzi pubblici, bensì da quelli individuali.

Il TCS ricorda che la soluzione alle sfide future passa attraverso la complementarietà dei mezzi di trasporto e che né la strada, né la ferrovia potranno rispondere da sole alle necessità di mobilità.

8.La nuova infrastruttura avrà costi vincolati per la ferrovia. Non si tratta di un tranello per l'indebitamento?

È ovvio. Già oggi le FFS rivendicano quasi un miliardo di franchi all'anno per finanziare la manutenzione e la gestione della loro rete. Occorre sapere che, per finanziare la gestione e la manutenzione a lungo termine, annualmente sarà necessario il 4% dell'importo dei nuovi investimenti nei trasporti pubblici. La spirale dell'indebitamento è dunque programmata.

9.“Routesuisse”, l'associazione di categoria del settore automobilistico, afferma che l'iniziativa dell'ATA pretende il 70% delle risorse provenienti dalle tasse sugli oli minerali. Dove sta la verità?

Basta leggere il testo dell'iniziativa. Se l'ATA chiede appunto il 50% dei fondi provenienti dagli oli minerali, essa tralascia espressamente di dire che nel 50% che rimane alla strada vi è già quasi un miliardo attualmente attribuito ai trasporti pubblici (NLFA, traffico combinato, progetti ferroviari urbani). Il totale delle risorse destinate ai trasporti pubblici ammonterebbe dunque al 70%.

Inoltre, è anche curioso constatare come l'ATA, per finanziare la ferrovia a lungo termine, punti sul consumo di petrolio. Ciò è tanto più vero dal momento che l'ATA sa perfettamente che, col miglioramento dell'efficienza energetica dei veicoli e il progredire della mobilità elettrica, gli introiti provenienti dagli oli minerali crolleranno a lungo termine. Non si tratta quindi di un finanziamento sostenibile.

Domanda alla quale l'ATA non risponde volentieri:

Chi, fra i trasporti pubblici e la strada, riceve oggi più finanziamenti da parte della Confederazione?

Allorché l'ATA chiede una maggiore equità, è interessante constatare che i trasporti pubblici ricevono oggi quasi il doppio dallo Stato federale, cioè quasi 5 miliardi contro circa 2.8 miliardi per l'infrastruttura stradale.



Finanziamento delle infrastrutture stradali SENZA l'iniziativa ATA¹

Testo dell'articolo costituzionale in vigore

Art. 86 Imposta di consumo sui carburanti e altre tasse sul traffico

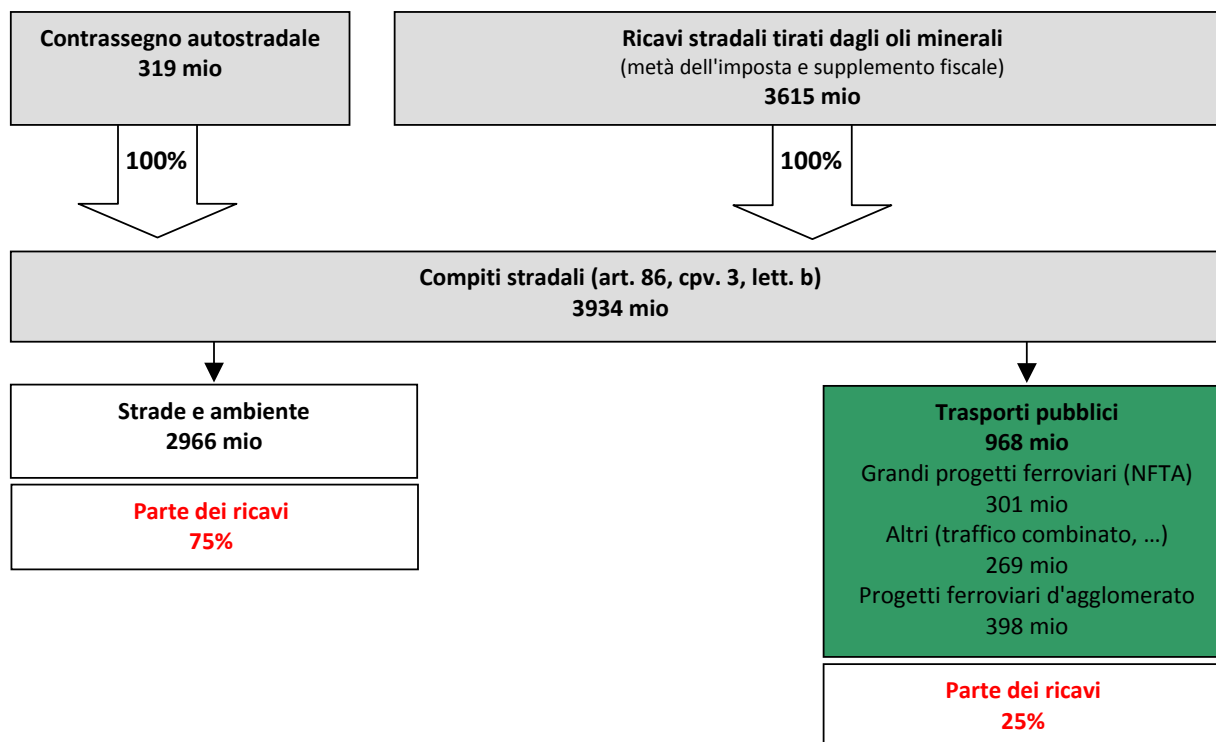
¹ La Confederazione può riscuotere un'imposta di consumo sui carburanti.

² Riscuote una tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali con veicoli a motore e rimorchi non sottostanti alla tassa sul traffico pesante.

³ **Impiega la metà del prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti, eccetto i carburanti per l'aviazione, nonché il prodotto netto della tassa d'utilizzazione delle strade nazionali per i seguenti compiti e spese connessi alla circolazione stradale:**

- a. costruzione, manutenzione ed esercizio delle strade nazionali;
- b. provvedimenti volti a promuovere il traffico combinato e il trasporto di veicoli a motore accompagnati;
- b^{bis} provvedimenti volti a migliorare l'infrastruttura dei trasporti nelle città e negli agglomerati;
- c. contributi ai costi delle strade principali;
- d. contributi a opere di protezione contro le forze della natura e a provvedimenti di protezione dell'ambiente e del paesaggio resi necessari dal traffico stradale;
- e. contributi generali alle spese cantonali per le strade aperte ai veicoli a motore;
- f. contributi ai Cantoni senza strade nazionali.

⁴ Se i mezzi per i compiti e le spese connessi alla circolazione stradale e al traffico aereo non bastano, la Confederazione riscuote un supplemento sull'imposta di consumo per i relativi carburanti.



¹ Fonte : Consuntivo 2009



Finanziamento delle infrastrutture stradali CON l'iniziativa ATA¹

Testo dell'articolo popolare federale "Per i trasporti pubblici"

Art. 81a (nuovo) Trasporti pubblici

La Confederazione e i Cantoni promuovono in tutte le regioni del Paese i trasporti pubblici su strada, per ferrovia e vie d'acqua, nonché il trasferimento del Trasporto merci dalla strada alla ferrovia..

Art 86 cpv. 3, 3ter (nuovo), 4 e 5 (nuovo)

3 Impiega per i trasporti la metà del prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti dei trasporti terrestri. Questa quota a destinazione vincolata è ripartita come segue:

a. una metà per i compiti di cui all'articolo 81a; il promovimento avviene principalmente mediante il finanziamento dell'infrastruttura;

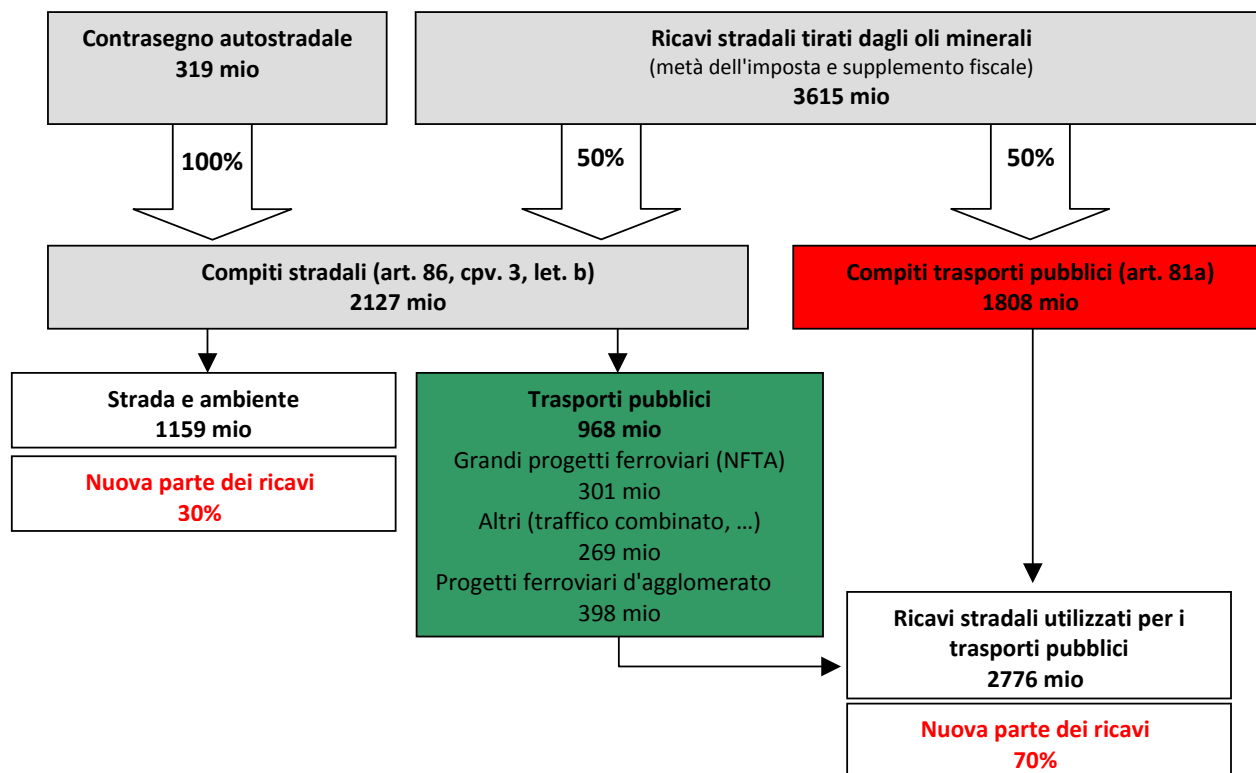
b. l'altra metà per i seguenti compiti e spese connessi alla circolazione stradale:

1. costruzione, manutenzione ed esercizio delle strade nazionali,
2. provvedimenti volti a promuovere il traffico combinato e il trasporto di veicoli a motore accompagnati,
3. provvedimenti volti a migliorare l'infrastruttura dei trasporti nelle città e negli agglomerati,
4. contributi ai costi delle strade principali,
5. contributi a opere di protezione contro le forze della natura e a provvedimenti di protezione dell'ambiente e del paesaggio resi necessari dal traffico,
6. contributi generali alle spese cantonali per le strade aperte ai veicoli a motore,
7. contributi ai Cantoni senza strade nazionali.

3ter Il prodotto netto della tassa d'utilizzazione delle strade nazionali è impiegato per i compiti e spese connessi alla circolazione stradale di cui al capoverso 3 lettera b.

4 Se questi mezzi non bastano, la Confederazione riscuote un supplemento, differenziato secondo il tipo di carburante, sull'imposta di consumo.

5 Il prodotto netto del supplemento sull'imposta di consumo sui carburanti dei trasporti terrestri è impiegato in parti uguali per i compiti e le spese di cui al capoverso 3 lettere a e b.



¹ Fonte : Consuntivo 2009



Scheda informativa

Eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali

Fabbisogno finanziario effettivo (moduli 1 e 2)

Stando ai dati attuali, i progetti elencati qui di seguito dovrebbero essere realizzati tramite il credito disponibile di 5,5 miliardi (livello dei prezzi 2005, rincaro e IVA esclusi).

Cant.	Programma per l'eliminazione dei problemi di capacità Fabbisogno finanziario effettivo	Modulo [in mio. CHF]	
		1 **)	2 ***)
GE	Le Vengeron - Coppet		175
VD	Goulet d'étranglement de Crissier, 1 ^a fase	120	
VD	Goulet d'étranglement de Crissier, 2 ^a fase		100
BE	Ampliamento a 8 corsie Weyermannshaus – Wankdorf *)		295
BE	Ampliamento a 8 corsie Wankdorf - Schönbühl *)		95
BE	Ampliamento a 6 corsie Wankdorf - Muri con bypass est corto		1'090
SO-AG	Luterbach - Härkingen		470
SO-AG	Härkingen - Wiggertal ****)	165	
ZH	Ampliamento a 6 corsie circonvallazione nord di Zurigo	940	
ZH	Ampliamento a 6 corsie circonvallazione di Winterthur		560
ZH	Ampliamento a 4 corsie Andelfingen - Winterthur nord		310
BS-BL	STOT Basilea: Schwarzwaldtunnel - diramazione Hagnau		915
LU-ZG	Blegi - Rütihof ****)	135	
	Totale per modulo (progetti)	1'360	4'010
	Somma moduli 1 e 2		5'370

*) Rinuncia alla circonvallazione nord di Berna con galleria.

***) Progetti che dovrebbero essere approvati definitivamente nel quadro del primo messaggio sul programma.

****) Altri progetti che, stando ai dati attuali, dovrebbero poter essere realizzati tramite i 5,5 mia del fondo infrastrutturale.

*****) Nel quadro della seconda tappa delle misure di stabilizzazione congiunturale.

Maggiore fabbisogno finanziario (modulo 3) e progetti accantonati (modulo 4)

Cant.	Programma per l'eliminazione dei problemi di capacità Maggiore fabbisogno	Modulo [in mio. CHF]	
		3	4
GE	Ampliamento a 6 corsie Etoile – Perly		380
GE	Perly - Meyrin	840	
GE	Meyrin - Le Vengeron	320	
GE	Coppet - Nyon	140	
VD	Nyon – Morges ovest		500
VD	Ampliamento a 6 corsie Villars-Ste-Croix - Cossonay		100
VD	Diramazione Villars-Ste-Croix - La Croix - Montreux		1'400
BE	Ampliamento a 6 corsie Schönbühl - Kirchberg	200	
BE	Muri - Rubigen		120
SO-AG	Aarau ovest fino ad Aarau est		225
SO-AG	Aarau est fino a Birrfeld	330	
SO-AG	Ampliamento a 8 corsie Birrfeld – Wettingen, inclusa 4a canna Baregg *)		500
ZH	Ampliamento a 8 corsie Wettingen - Dietikon	210	
ZH	Ampliamento a 8 corsie Ampliamento a 8 corsie Brüttiseller Kreuz - Töss		500
ZH	Zurigo sud - Thalwil - Wädenswil		380
ZH	Wädenswil - Richterswil		170
ZH	A3 Schindellegi - Pfäffikon SZ		100
SG	S. Gallo Winkeln - Kreuzbleiche	**)	
SG	S. Gallo Kreuzbleiche - Neudorf (incl. Rosenberg tunnel)	1'500	
SG	S. Gallo Neudorf - diramazione Meggenhus		110
BS-BL	Ampliamento a 8 corsie Hagnau - Pratteln - diramazione Liestal		420
BS-BL	Diramazione Liestal - Augst	***)	
LU-ZG	Misure di sistemazione Lucerna nord (Emmen nord – Buchrain)	240	
LU-ZG	Bypass 2 canne	1'920	
LU-ZG	Buchrain - Rütihof		220
SH	2a canna Fäsenstaubtunnel	315	
SH	Misure di sistemazione Sciaffusa sud con 2ª canna Cholfirsttunnel		565
TI	Lugano – Melide Bissone	350	
	Totale per modulo	6'365	5'805
	Somma dei moduli a partire dal modulo 1	11'735	17'540

*) probabilmente non potrà essere realizzato entro i termini fissati dal fondo infrastrutturale

***) sarà integrato alla valutazione effettuata nel quadro del progetto S. Gallo Kreuzbleiche - Neudorf

****) Le aggiunte di corsie della lunghezza inferiore a 2 km non saranno finanziate tramite il fondo infrastrutturale ma attraverso il finanziamento speciale a favore del traffico stradale.