

Iniziativa popolare «per i trasporti pubblici»

Raccogliamo molte firme!

Con l'inizio della primavera parte ufficialmente la raccolta delle firme per l'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici» (Iniziativa TP). Il SEV lancia un appello a tutti i suoi membri, affinché firmino e facciano firmare l'allegata cartolina e la rispediscono al più presto.

La commissione direttiva SEV aveva deciso già lo scorso giugno di sostenere l'iniziativa popolare lanciata dall'Associazione Traffico e Ambiente (ATA), soprattutto per due motivi: essa chiede che siano approntati i finanziamenti per il necessario e urgente sviluppo dei trasporti pubblici nei prossimi anni, per realizzare finalmente il trasferimento del traffico pesante. In particolare, l'iniziativa inserisce nella costituzione federale il principio per cui cantoni e Confederazione insieme operano per il tra-

sferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia, anche quello interno (vedi riquadro con il testo dell'iniziativa). Il defunto presidente Pierre-Alain Gentil già nel 2005, in relazione con il progetto di ristrutturazione «Focus» di Cargo, l'aveva proposta al Consiglio degli Stati, ma senza successo. «Questa importante rivendicazione torna sul tavolo della politica, grazie all'iniziativa» dice Adrian Wütrich, coordinatore politico e addetto alla comunicazione del SEV. L'iniziativa ancora finalmente nella Co-

stituzione federale il principio del sostegno ai TP.

Uno sviluppo miliardario

Negli ultimi anni, le FFS hanno progressivamente ampliato la loro offerta, con l'ultimo cambiamento d'orario del 5,5%. Ma senza lo sviluppo dell'infrastruttura, simili aumenti non saranno più possibili, ha affermato il DG delle FFS Andreas Meyer, «poiché le FFS stanno praticamente scoppiando un po' dappertutto». Nei prossimi anni non ci sarà soltanto da completare le nuove trasversali alpine, ma pure da eli-

minare molte strettoie, che presto o tardi diventeranno dei problemi. Le FFS calcolano che da qui al 2030 si verificherà un aumento del traffico viaggiatori fino al 45%. Ma anche il traffico merci ha bisogno di nuovi spazi. «Traffico merci e regionale si fanno già ora una dura concorrenza negli agglomerati e negli orari di punta e in futuro le ferrovie dovranno trasportare molte più merci, anche a causa dell'aumento del prezzo del carburante, a media scadenza», sostiene Adrian Wütrich. Per far fronte ai bisogni di

investimento, per i quali il finanziamento non è ancora stato deciso, secondo le stime dell'ATA ci vorranno almeno 14 miliardi, entro il 2030 (per le ferrovie, il traffico d'agglomerato e regionale). Le FFS valutano i costi di investimento fino al 2030 a 20 miliardi (vedi riquadro «FFTP, SIF e ferrovia 2030»). Il Consiglio federale intende allestire due varianti, da mettere in consultazione nel 2010: la prima prevede lo sviluppo della rete per 21 miliardi, entro il 2040, la seconda «solo» 12 miliardi, escludendo un sostanziale

UN SISTEMA DA CAMBIARE



Aline Trede, direttrice della campagna d'iniziativa

La nuova ripartizione dei flussi finanziari proposta da questa iniziativa a favore dei TP offre al popolo la possibilità di fare una vera scelta strategica, pur nel rispetto dell'attuale situazione finanziaria, come commenta la responsabile

della campagna per l'iniziativa dell'ATA, Aline Trede. Nella sua forma attuale, il sistema svizzero dei trasporti ci porterà, sotto l'aspetto ecologico ma anche economico, in un vicolo cieco. Secondo l'Ufficio federale dell'ambiente, il 29,4% delle emissioni di gas a effetto serra nel 2004 era causato dai trasporti, di cui il 97,6% dal traffico individuale. Questo contribuisce molto alle emissioni delle polveri fini, di ossido di azoto e alla formazione di ozono, sostiene Trede. Per non parlare poi del rumore. Rispetto al traffico motorizzato, i TP inquinano meno e usano meno spazio per le stesse prestazioni. Se poi si considerano i costi esterni, il traffico pubblico effettua le sue presta-

zioni ad un costo nettamente inferiore. Secondo Trede, il nostro sistema ci rende dipendenti dall'auto e dai carburanti fossili. Le economie domestiche e le imprese rischiano di dover sopportare costi sempre maggiori, a seguito della rarefazione delle riserve di petrolio e del conseguente aumento del prezzo del carburante. Quindi, solo il traffico pubblico è in grado di far fronte alla crescente domanda di trasporto in modo compatibile con la protezione dell'ambiente ed economicamente vantaggioso. Dargli la precedenza nei confronti del traffico individuale, come chiede l'iniziativa, è la cosa più sensata da fare. *Fi*

TESTO DELL'INIZIATIVA

L'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici» chiede in particolare che la Costituzione federale sia modificata come segue:

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, 3^{er} (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:

- una metà per i compiti di cui all'articolo 81a; il promovimento avviene principalmente mediante il finanziamento dell'infrastruttura;
- l'altra metà per i seguenti compiti e spese connessi alla circolazione stradale (...)

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.

DOSSIER

sostegno al traffico d'agglomerato, sebbene in questo settore vi sia un marcato aumento della domanda.

Ci vuole un finanziamento supplementare

È pensabile che il Governo intenda finanziare Ferrovia 2030 attingendo all'attuale fondo per i TP. Ma siccome la disponibilità attuale del fondo, che ammonta a

31,4 miliardi, è già destinata ad altri progetti, occorrono mezzi finanziari supplementari. Il Consiglio federale reputa possibile mettere a disposizione altri fondi, ma anche così i mezzi non basteranno che per i prossimi dieci anni. Quali fonti per il finanziamento supplementare potrebbero essere, a mente del governo, contributi cantonali (per esempio

INFO

FFTP, SIF E FERROVIA 2030

Il 29 novembre 1998, popolo e cantoni hanno approvato il decreto federale sulla costruzione e il finanziamento delle infrastrutture del traffico pubblico (Fondo di finanziamento dei TP), dotato di 30,5 miliardi, per la realizzazione di 4 grandi progetti. In dicembre, il Parlamento lo ha portato a 31,4 miliardi. Tre sono le fonti di finanziamento del fondo: 2/3 della tassa sul traffico pesante commisurata alle pre-stazioni, 1 x mille dell'IVA, come pure una parte dei dazi sui carburanti.

I quattro grandi progetti sono:

- **Nuove trasversali alpine:** le gallerie di base del Lötschberg, del S. Gottardo e del Ceneri, con le rampe d'accesso. Il parlamento ha dovuto più volte aumentare il credito iniziale, l'ultima volta a 19,1 miliardi nel settembre 2008.

- **Connessioni alla rete ad alta velocità europea:** in origine erano previsti per questo progetto 1,2 miliardi. Nel marzo 2005, le camere hanno votato un credito di 1,09 miliardi per la prima fase.

- **Ripari fonici:** per interventi al materiale rotabile e sulle linee, come pure per gli edifici, si prevede di spendere 1 miliardo e 800 milioni.

- **Ferrovia 2000:** la concezione accettata in votazione popolare il 6 dicembre 1987 è stata suddivisa in tappe, per-

ché i costi erano stati sottovalutati.

La **prima tappa**, che è consistita nella costruzione della nuova tratta Mattstetten-Rothrist, è costata 5 miliardi e 800 milioni ed è in esercizio dal dicembre 2004.

Per la **seconda tappa** era previsto un investimento dal FFTP di 5,9 miliardi, ma si è dovuto procedere ad un suo ridimensionamento, a causa dei maggiori costi delle gallerie di base e dei programmi di risparmio. Il Consiglio federale ha fornito alle camere una visione completa di tutti i progetti di TP, intitolata «Sviluppo delle infrastrutture ferroviarie» (SIF). Su tale base, il Nazionale ha votato in dicembre un credito di 5,4 miliardi, per realizzare 30 progetti, in particolare l'aumento delle stazioni inserite nell'orario cadenzato a 30 minuti, sull'asse est-ovest. Inoltre, il Parlamento ha incaricato il Consiglio federale di preparare per il 2010 il messaggio sulla seconda fase dello sviluppo delle infrastrutture ferroviarie, detta Ferrovia 2030, verificando in tale contesto 14 progetti, fra altri il terzo binario fra Losanna e Ginevra, la galleria del Wisenberg fra Liestal e Olten, la galleria dello Zimmerberg 2 fra Lucerna e Zurigo e gli accessi ad Alptransit. Dato che i fondi già votati non bastano, occorrerà prevedere un nuovo finanziamento e quindi la modifica della costituzione.

Fi



La stazione di Visp in un sabato di febbraio: centinaia di vacanzieri provenienti dai treni a due piani che hanno percorso la linea di base del Lötschberg devono armarsi di pazienza per cambiare treno. Un esempio delle necessità dei trasporti pubblici di disporre di infrastrutture adeguate.

dirottamento della parte dei cantoni della tassa sul traffico pesante), un prefinanziamento, partecipazione dell'economia privata o un contributo degli utenti. Quest'ultima non è la variante preferita da Moritz Leuenberger, come ha precisato alla trasmissione della DRS «Samstag-Rundschau» del 20 dicembre. Nella fissazione delle tariffe occorre procedere con la massima prudenza, per evitare che il prezzo del biglietto spinga la gente a tornare all'automobile.

Per contro, il ministro dei trasporti reputa legittimo un indebitamento supplementare, per finanziare l'infrastruttura ferroviaria. Un aumento dell'IVA sarebbe invece escluso dal Consiglio federale.

Il progetto Ferrovia 2030 e il suo finanziamento sono attualmente in fase di messa a punto. Certo è che il proseguimento del fondo per i TP rende necessaria una nuova votazione popolare. Su Ferrovia 2030 si dovranno esprimere popolo e cantoni.

Nuova ripartizione dei dazi sui carburanti

L'iniziativa per i trasporti pubblici propone una soluzione innovativa: il gettito dell'imposta sugli oli minerali, che non viene immesso nella cassa federale (50%) e quello del dazio supplementare sui carburanti devono in futuro essere ripartiti fra traffico stradale e pubblico (vedi grafici). Di queste entrate vincolate, oggi il TP riceve solo circa un quarto. Grazie all'iniziativa, in base al preventivo federa-

INTERVISTA

«SE TUTTI I NOSTRI MEMBRI FIRMANO, ABBIAMO QUASI LA METÀ DELLE FIRME NECESSARIE»



Il presidente ad interim Giorgio Tuti spiega per quali motivi il SEV si impegna a favore dell'iniziativa per i trasporti pubblici.

contatto.sev: tu rappresenti il SEV nel comitato dell'iniziativa. Perché il SEV vi si impegna?

Giorgio Tuti: perché i trasporti pubblici sono vittima del loro successo e stanno per scoppiare. È quanto ci dicono sempre più spesso i nostri colleghi. Tramite questa iniziativa, vogliamo fare in modo che siano messi a disposizione più soldi per le infrastrutture e l'esercizio. Del resto, in occasione delle discussioni su Cargo e il traffico a carri completi, abbiamo pure parlato di lanciare una nostra iniziativa popolare per il trasferimento del traffico merci interno. Da soli però non ci riusciamo ed allora abbiamo potuto integrare il traffico merci nel testo dell'iniziativa. È importante per il futuro. Il SEV si è sempre impegnato ogni volta che c'era in ballo il trasporto pubblico. E con successo: ricordo le votazioni sul fondo, sulla TTPCP, contro Avanti, tutte vinte.

Qual è l'impegno del SEV per questa iniziativa?

Diamo all'ATA tutto il nostro appoggio, perché il loro interesse è anche il nostro. Anche il partito socialista e i

verdi sono impegnati e il SEV non poteva certo stare alla finestra a guardare. Se tutti i nostri membri firmassero, avremmo raccolto quasi la metà delle firme necessarie. Questo è il nostro impegno. In occasione delle assemblee raccoglieremo firme e inciteremo a raccoglierne quante più possibile. Ogni sezione dovrebbe organizzare un'azione di raccolta. Questo ci permetterebbe pure di fare propaganda per i trasporti pubblici e far conoscere il nostro sindacato.

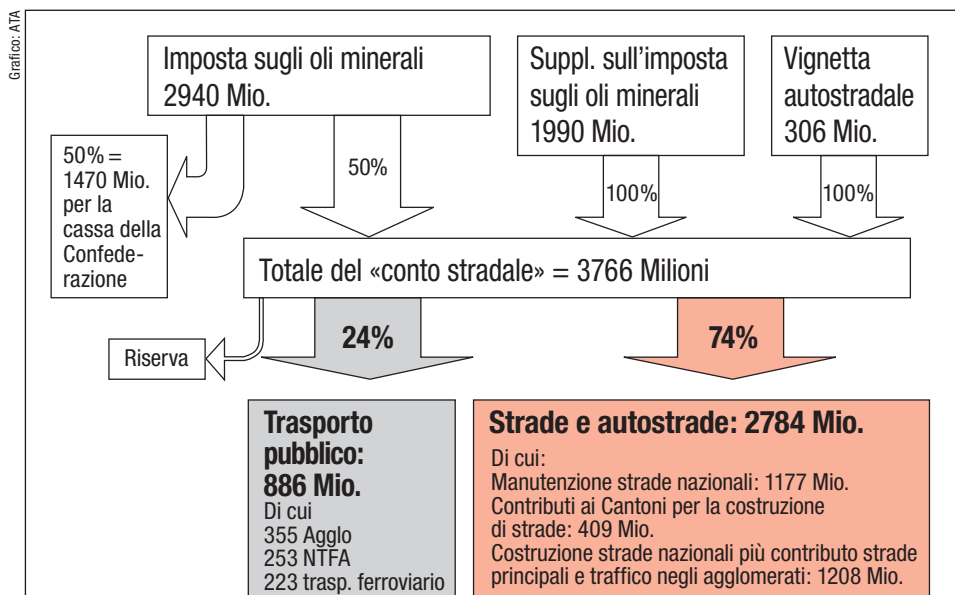
Come pensi di poter far passare fra gli automobilisti e i camionisti una proposta che vuole togliere 800 milioni all'anno al traffico stradale?

La rete stradale è spesso intasata e il suo ampliamento nella piccola Svizzera è difficilmente fattibile. E dopo pochi anni sarebbe comunque nuovamente intasata. Con i TP si possono trasportare molte più persone e merci. Se si riesce a realizzare una miglior ripartizione dei volumi di traffico fra strada e ferrovia, anche la circolazione stradale diventa più efficiente. Del resto, si tratta di realizzare l'equità: dei miliardi che vengono investiti nelle infrastrutture di trasporto, metà deve andare alla strada e metà alla ferrovia. Viaggiamo oggi su linee ferroviarie in gran parte costruite più di 100 anni fa. La rete stradale è sufficientemente sviluppata, mentre le ferrovie hanno bisogno di svilupparsi, per poter assorbire il previsto aumento del traffico.

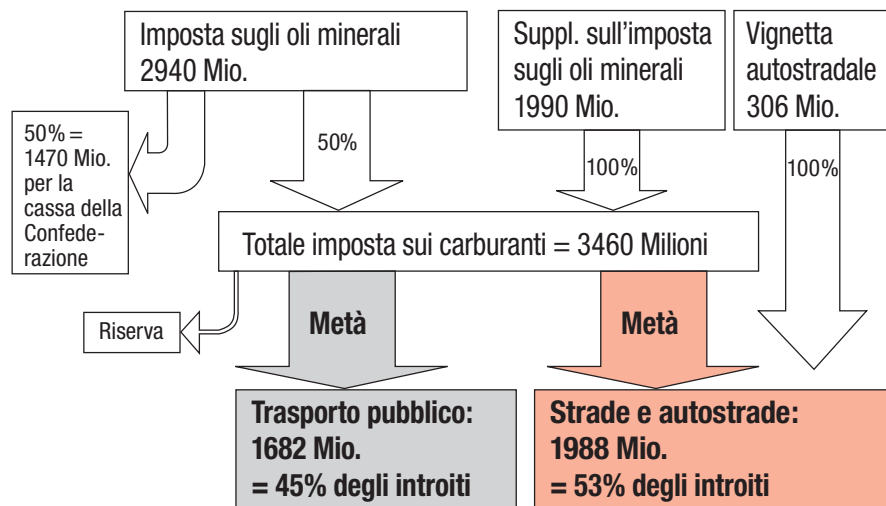
Quali possibilità ha l'iniziativa di essere accettata?

Dobbiamo fare pressione e l'iniziativa ne è un mezzo. Finora, il Consiglio federale non ha dimostrato di volere veramente migliorare il finanziamento dei progetti futuri per i TP. Se poi cambierà opinione, tanto meglio. Se non fosse il caso, credo che l'iniziativa abbia buone possibilità di essere accettata, perché a tutti è chiaro che qualcosa occorre fare. Quindi l'iniziativa ha delle buone possibilità!

Intervista: Adrian Wütrich e Fi



Ripartizione attuale delle imposte sui carburanti e delle tasse per l'uso delle strade nazionali (vignetta autostradale) secondo la Costituzione vigente e il preventivo 2008.



Ripartizione futura delle imposte sui carburanti e delle tasse per l'uso delle strade nazionali (vignetta autostradale) secondo l'iniziativa sui trasporti pubblici e il preventivo 2008 della Confederazione. L'iniziativa permetterebbe di destinare al trasporto pubblico 796 milioni ora utilizzati per la costruzione di strade.

le del 2008, si tratterebbe di 796 milioni in più, cui si dovrebbe rinunciare nella costruzione di strade. L'iniziativa non tocca per contro il gettito della vignetta autostradale, che continuerebbe ad essere destinato alla rete stradale. Adrian Wütrich sostiene che ci sarebbero ancora fondi sufficienti per il completamento della rete autostradale, per la manutenzione e per la costruzione di nuove strade. Se l'iniziativa venisse accettata, per i TP sarebbero disponibili circa 800 milioni all'anno, presumibilmente a

partire dal 2014, quando la stessa potrebbe entrare in vigore. Si dovrebbe però anche tener conto di una riduzione di circa il 2% delle entrate per i dazi sui carburanti, a causa di motori che consumano meno e un maggior utilizzo di motori ibridi, si presume all'ATA. Ma grazie all'iniziativa sarebbe possibile realizzare Ferrovia 2030 senza nuove tasse, soprattutto senza aumentare le tariffe dei trasporti pubblici, una misura controproducente.

Rompere il circolo vizioso

«Ogni chilometro percor-

so oggi sulle nostre strade fa piovere soldi in modo automatico nella cassa stradale, per il loro finanziamento» dice Adrian Wütrich. «Questo automatismo provoca rivendicazioni esagerate. La diversa ripartizione (50-50) proposta dall'iniziativa rompe questo circolo vizioso ed è anche più giusta: strada e ferrovia verrebbero trattate allo stesso modo». L'iniziativa dell'ATA viene sostenuta, oltre che dal SEV, dal partito socialista, dai verdi e da varie altre organizzazioni, in totale 30.

Markus Fischer