

# Governo Dopo la ferrovia tocca alle auto

Incassato il sì per i treni, digerito il no alla vignetta, Leuthard propone il Fondo per finanziare le strade nazionali. La tassa sugli oli minerali rincarerà di 12 o 15 centesimi al litro - Forfait annuo di 340 franchi per i veicoli elettrici

DA BERNA  
ANNA PIZIOLI

■ Per mantenere e sviluppare adeguatamente l'infrastruttura stradale è necessario garantire un congruo volume di entrate. Dato che quelle attuali non bastano, è necessario cercarne di nuove. Tra queste, anche un aumento del prezzo della benzina di 12-15 centesimi al litro. Questa la misura sicuramente più controversa esposta ieri dalla consigliera federale Doris Leuthard, che ha presentato la seconda tappa del suo progetto per assicurare una rete di collegamenti adeguata alla Confederazione.

La ministra dei Trasporti l'ha presa da lontano, spiegando che insediamenti, paesaggio, strade e ferrovie devono essere parte di un'unica pianificazione. «Non ha senso opporre il traffico stradale a quello ferroviario; essi devono essere complementari, anche per tener conto delle esigenze delle zone alpine, meno servite dai trasporti pubblici rispetto alle aree cittadine».

In quest'ottica il 9 febbraio la ministra dei Trasporti ha portato a casa una prima vittoria: la popolazione ha infatti accolto a larga maggioranza la creazione del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FinFer), che garantirà a tempo indeterminato la manutenzione e l'ampliamento dell'offerta su rotaia.

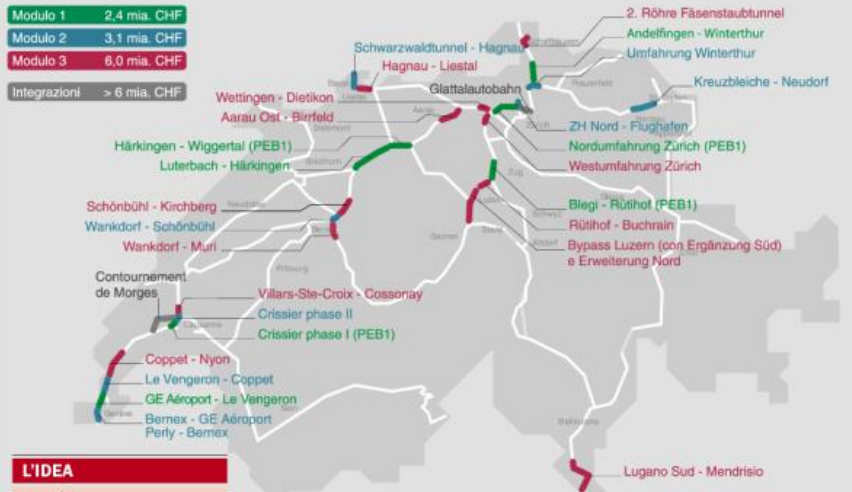
Ora tocca alla strada. In quest'ambito Doris Leuthard è partita con una sconfitta, ovvero la bocciatura, lo scorso 24 novembre, dell'aumento del contrassegno autostradale da 40 a 100 franchi. Tant'è. Anche senza questo supporto il Consiglio federale intende creare un nuovo sistema per il finanziamento delle strade. Analogamente a quanto fatto per le ferrovie, viene proposta la creazione di un Fondo per le strade nazionali e il traffico d'aggiornamento (FOSTRA). Anch'esso dovrà essere sancito da una norma costituzionale (il popolo sarà quindi chiamato a esprimersi) e sarà valido a tempo indeterminato. Anch'esso garantirà sia la manutenzione sia l'ampliamento della rete delle strade nazionali.

## Traffico più che quintuplicato

Il nuovo Fondo per le strade nazionali e il traffico d'aggiornamento (FOSTRA) sostituirà l'attuale attuale Fondo infrastrutturale (FI) riprendendone tutti i compiti: il completamento della rete delle strade nazionali, l'eliminazione dei problemi di capacità e i contributi per le infrastrutture di trasporto negli agglomerati. Inoltre garantirà l'esercizio e la manutenzione delle strade nazionali, oggi finanziati tramite un altro canale (il Finanziamento speciale per il traffico stradale, FSTS, che continuerà ad occuparsi unicamente dei contributi ai Cantoni per le strade principali). Il Consiglio federale prevede l'entrata in vigore di FOSTRA nel 2017, quando le riserve oggi esistenti saranno esaurite. Infatti, ha spiegato Doris Leuthard, dal 1960 ad oggi il traffico sulle strade nazionali è

## Eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali

Programma proposto nel messaggio del 26 febbraio 2014



## L'IDEA

### COS'È FOSTRA

Il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'aggiornamento (FOSTRA) sarà inserito nella Costituzione e garantirà: il completamento della rete delle strade nazionali e la loro manutenzione; l'eliminazione dei problemi di capacità (illustrati nella cartina); i contributi per gli agglomerati.

### LE FONTI DI ENTRATA

In FOSTRA confluiranno risorse già esistenti (introiti della vignetta, tassa sugli autoveicoli e sugli oli minerali) come pure nuove entrate. In particolare la tassa sugli oli minerali verrà aumentata di 12 o 15 centesimi al litro. Ai veicoli elettrici sarà chiesto un forfait annuo di 340 franchi.

### I PROGETTI

Per quanto riguarda l'eliminazione dei problemi di capacità, il nuovo Fondo garantirà la realizzazione dei tratti in rosso nella cartina qui sopra, tra cui figura l'adattamento dell'autostrada A2 nel Sottoceneri. Per i progetti di agglomerato, 1,36 miliardi sono già a disposizione (si veda l'articolo a destra), per i progetti futuri si dovrà attingere a FOSTRA.

**LA STRATEGIA** I progetti del Modulo 1 e il sono già finanziati. Quelli del Modulo III verrebbero garantiti grazie al nuovo Fondo posto ieri in consultazione.

più che quintuplicato; inoltre molti ponti e gallerie costruiti negli anni '70 devono essere rinnovati. All'aumento delle uscite si contrappone tuttavia una diminuzione delle entrate, dovuta in particolare alla produzione di automobili che consumano sempre meno e quindi alla diminuzione degli introiti provenienti dall'imposta sugli oli minerali, che peraltro in 40 anni non è mai stata adeguata al rincaro.

### Fare il pieno costerà di più

Oggi l'imposta sugli oli minerali ammonta a 90 centesimi al litro. Dal 2017 dovrebbe essere aumentata di 12 o 15 centesimi al litro a dipendenza della variante che sarà scelta (gli introiti sono stimati a 546 o 683 milioni).

Oltre a queste entrate, nelle casse del nuovo FOSTRA finiranno parte dell'imposta sugli autoveicoli (tra 266 e 400 milioni all'anno a seconda anche in questo caso della variante scelta), e gli introiti della vignetta (320 milioni) che oggi vanno nell'FSTS. Dal 2020 dovrebbe poi aggiungersi una nuova tassa forfettaria di 340 franchi all'anno sui veicoli elettrici. I futuri interventi finanziati con il FOSTRA saranno inseriti in un Programma strategico che il Consiglio federale sottoporrà ogni quattro anni al Parlamento. La prima fase di realizzazione, che dovrebbe concludersi nel 2030, raggruppa progetti per 6,6 miliardi, illustrati in rosso nella cartina qui sopra.

## PUNTI CALDI

### Per le tratte da decongestionare altri 995 milioni

■ È necessario versare altri 995 milioni di franchi per decongestionare le strade nazionali. Il Consiglio federale ha trasmesso ieri al Parlamento il corrispondente messaggio che prevede interventi nei tratti Ginevra Aeroporto - Le Vengeron (GE), Luterbach (SO) - Härkingen (SO) e Andelfingen (ZH) - Winterthur (ZH), così come nell'area di Crissier (VD).

I prossimi interventi previsti (il cosiddetto modulo 2, nelle aree di Basilea, Berna, Ginevra, San Gallo, Winterthur e Zurigo Aeroporto - si veda la cartina qui sopra) dovrebbero essere finanziati con 3,1 miliardi già a disposizione.

Per i progetti del modulo 3 servono invece altri 6 miliardi, che il Governo propone di reperire grazie al nuovo Fondo stradale FOSTRA. In quest'ultimo modulo figurano gli interventi per l'autostrada A2 nel Sottoceneri: sei corsie fra Lugano sud e la galleria del San Salvatore, un terzo tubo al San Salvatore e a Maroggia, adeguamento del ponte-diga di Melide e allargamento della carreggiata a sud di Maroggia.

## A PARTIRE DAL 2015

### Per gli ingorghi negli agglomerati 1,68 miliardi

■ Il Consiglio federale vuole migliorare il traffico in 36 città e agglomerati e chiede al Parlamento di sbloccare 1,68 miliardi di franchi per la realizzazione dei relativi progetti a partire dal 2015.

L'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) ha ricevuto complessivamente 41 «programmi d'aggiornamento di seconda generazione» per un volume di investimenti pari a 20 miliardi di franchi, una cifra di gran lunga superiore ai mezzi a disposizione della Confederazione.

Si è quindi proceduto a una valutazione del rapporto costi-benefici: i programmi devono migliorare i sistemi di trasporto e ridurre l'impatto ambientale, il tutto aumentando la sicurezza. Inoltre devono essere pronti per la realizzazione prima del 2019. La Confederazione partecipa ai costi con un'aliquota compresa tra il 30 e il 40%.

## In Ticino e nel Grigioni

In Ticino sono previsti versamenti a Bellinzona (18 milioni), Locarno (11,86), Lugano (31,23) e nel Mendrisiotto (9,85). Nel Grigioni 10,93 milioni andranno a Coira. Andando nel dettaglio, fra gli interventi di priorità A si trovano la prima fase del tram Lugano - Bioggio - Marno (20,97 milioni dalla Confederazione), lo spostamento della fermata ferroviaria di San'Antonio (2,96 milioni), la nuova stazione di Minusio (1,79 milioni) e corsie preferenziali fra Balerna e Morbio Inferiore (rotonde Bellavista e Serfontana, 0,38 milioni). Previsti inoltre completamenti dei collegamenti ciclo-pedonali a Bellinzona, Locarno e Lugano.

## Il futuro con il nuovo Fondo

Nel 2006 la Confederazione ha stanziato 6 miliardi per il miglioramento delle infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati. Finora sono stati spesi 4,07 miliardi per gli agglomerati di prima generazione.

Aggiungendo gli 1,68 miliardi chiesti ieri per 36 programmi di seconda generazione, rimane una riserva per il futuro di soli 250 milioni di franchi. Il Consiglio federale intende garantire il cofinanziamento sul lungo termine del traffico d'aggiornamento tramite il nuovo fondo stradale FOSTRA (si veda l'articolo principale sulla sinistra).

# TF Champ-Dollon oltre la legalità

Le condizioni di detenzione nel carcere sono contrarie ai diritti dell'uomo

■ Subite per un lungo periodo, le condizioni di detenzione alla prigione di Champ-Dollon (GE) sono contrarie alla Convenzione europea dei diritti dell'uomo. È quanto ha stabilito oggi il Tribunale federale (TF) in una deliberazione pubblica. Combinata ad altre realtà inerenti al carcere lemanico, tale situazione genera un trattamento umiliante per i prigionieri.

I giudici losanesi hanno parzialmente accolto i ricorsi di due uomini posti in detenzione preventiva per 157 e 89 giorni consecutivi. L'alta Corte ha invece respinto i ricorsi di altri due prigionieri, rimasti dietro le sbarre per un periodo meno lungo. A causa del sovraffollamento estremo del carcere (attualmente vi sono ospitati 850 detenuti per 376 posti) le celle di 23 m<sup>2</sup>,



**LA SITUAZIONE** Nella prigione ginevrina sono ospitati attualmente 850 detenuti al posto dei 376 previsti. In una cella di 23 m<sup>2</sup> vivono anche sei persone. (Foto Keystone)

previste per tre persone, sono occupate da sei detenuti. Simili condizioni di vita «possono costituire una violazione delle esigenze legali, costituzionali e convenzionali in materia di detenzione se si protraggono per tre mesi consecutivi e se sono accompagnate da altre carenze», quali il confinamento nella cella per 23 ore su 24. A questo confinamento si aggiungono altri elementi problematici imputabili al sovraffollamento di Champ-Dollon: i carcerati non fumatori sono costretti a coabitare con i fumatori, per mancanza di spazio i materassi sono sistemati per terra e i tempi d'attesa per ottenere cure mediche, per accedere al telefono e per poter beneficiare di una consulenza sociale sono particolarmente lunghi.

Simili condizioni di detenzione, rileva la Corte suprema, sono illecite se eccedono la durata di tre mesi consecutivi. Un'incarcerazione di pochi giorni o settimane, invece, non rappresenta necessariamente una violazione dei diritti umani. Nemmeno l'attribuzione di una cella di 12 m<sup>2</sup> a tre carcerati rappresenta di per sé una violazione del principio della dignità umana, a condizione tuttavia che essa sia limitata nel tempo. La decisione del Tribunale federale interviene in un momento particolarmente critico per il carcere: per tre giorni consecutivi, da domenica a ieri, il carcere è stato perturbato da cinque riotte, che hanno coinvolto in ogni episodio un centinaio di uomini e provocato il ferimento di 36 persone.

# Governo No all'iniziativa per l'efficienza energetica

■ L'iniziativa «Per un approvvigionamento elettrico sicuro ed economico (Iniziativa per l'efficienza elettrica)» va sottoposta al popolo senza controprogetto, con raccomandazione di respingerla. È quanto propone il Consiglio federale. Il comitato d'iniziativa, che rappresenta diversi partiti politici e organizzazioni ambientaliste, chiede a Confederazione e Cantoni di aumentare l'efficienza energetica. L'obiettivo è che nel 2035, all'uscita dal nucleare, i consumi vengano stabilizzati al livello del 2011, ossia a 58,5 miliardi di terawattora (TWh). Secondo gli iniziatiivisti un terzo della corrente prodotta in Svizzera oggi viene sprecata. È dunque possibile risparmiare 19 TWh all'anno, soprattutto nell'illuminazione e nell'industria. Malgrado condivida le principali richieste dei promotori, per il Gover-

no il testo ha il difetto di focalizzarsi unicamente sull'elettricità, non considerando l'efficienza energetica nel suo complesso. Ciò potrebbe portare a distorsioni tra i diversi settori energetici. Gli obiettivi di efficienza possono inoltre essere raggiunti con la Strategia energetica 2050 che «tendenzialmente» contiene addirittura limiti più severi di quelli formulati dall'iniziativa. Nel quadro di questa strategia, infatti, il Consiglio federale propone la riduzione del consumo medio annuo pro capite di elettricità del 3% entro il 2020 (rispetto al livello del 2000) e del 13% entro il 2035. Inoltre per motivi istituzionali gli obiettivi di efficienza concreti andrebbero disciplinati non dalla Costituzione, che «contiene già disposizioni sovraordinate sul consumo razionale e sul risparmio di energia», ma da leggi e ordinanze.