



Il 12 febbraio saremo chiamati a votare sul decreto federale concernente FOISTRA Un fondo per le strade del futuro

Viaggio tra i pareri contrapposti di chi sostiene la modifica volta a garantire una sicurezza finanziaria indeterminata alla rete viaria e chi proprio non ci sta.

PAGINA A CURA DI

Marija Miladinovic

Il prossimo 12 febbraio, saremo chiamati a pronunciare su tre temi nazionali. Il primo che affronteremo nel dettaglio sarà il Decreto federale concernente la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato, meglio conosciuto con l'acronimo FOISTRA. Poiché viene sancito a livello costituzionale, FOISTRA deve essere sottoposto a votazione e, in caso di approvazione popolare, la sua entrata in vigore è prevista per il 2018.

Il decreto nei dettagli

La rete stradale svizzera è una delle più dense in Europa, si pensi che dal 1990 ad ora il traffico stradale è praticamente raddoppiato ed è in continuo aumento facendone così crescere anche i costi di esercizio e manutenzione. Questa rete viene pagata dal 2008 dal Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS). Fondo che non è stato stabilito per durare sul lungo termine anche perché - dopo aver permesso il completamento di diversi progetti - è ora destinato a prosciugarsi. Da qui, la proposta della Confederazione di creare un nuovo credito allo scopo di colmare queste lacune: FOISTRA avrà una durata indeterminata e finanzia anche l'esercizio e la manutenzione delle strade nazionali. Oltre a erogare i fondi per l'esercizio e la manutenzione del sistema viario, esso è inoltre pensato per pianificare nuove infrastrutture volte a ridurre ingorghi e incolonnamenti. I proget-

ti verranno introdotti gradualmente, ma da qui al 2030, per la prima fase di realizzazione, verranno impiegati 6,5 miliardi di franchi. Dal 9 al 12% del FOISTRA verrà inoltre utilizzato per cofinanziare progetti d'agglomerato come strade, tram, piste ciclabili o zone a mobilità pedonale.

Come si alimenterà

Nel FOISTRA verranno incluse fonti di finanziamento da cui già oggi attinge il FSTS. Ossia, i proventi delle vendite delle vignette autostradali, così come la totalità del supplemento fiscale sugli oli minerali. Si tratta di una sovrattassa che corrisponde a 30 centesimi per litro destinata ad aumentare di 4 centesimi dal 2019 o dal 2020 con margine di manovra per un ulteriore aumento in futuro. Un incremento che la ministra dei trasporti Doris Leuthard ha definito accettabile, poiché il supplemento fiscale sugli oli minerali non è mai stato adeguato al rincaro dal 1974.

Oltre a queste entrate già conosciute, il fondo ne avrà anche di nuove tra le quali figurano la totalità degli introiti dati dall'imposta sugli autoveicoli e 10% di quelli derivanti dall'imposta sugli oli minerali (carburante, ma anche petrolio e gas naturale). La tassa di base aumenterà a 43,12 centesimi per litro di benzina e a 45,87 centesimi per il diesel. Dal 2020, inoltre, anche le nuove entrate derivanti da veicoli elettrici e altri veicoli a



propulsione alternativa contribuiranno interamente al finanziamento dell'infrastruttura stradale. Infine, dal momento che strade attualmente cantonali, diverranno nazionali, anche i Cantoni verseranno una compensazione a questo fondo.

Tutti questi contributi sommati si traducono in una cifra di tre miliardi di franchi annui, complessivamente 510 milioni in più di quelli di cui dispongono le strade oggi.

Cosa dicono i favorevoli

La maggioranza dei partiti, del Parlamento e il Consiglio federale sostengono la creazione del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato perché ritengono che esso darà stabilità nel tempo al finanziamento della rete viaria nazionale. Legislativo ed Esecutivo sostengono inoltre che l'aumento costante del traffico necessita di un progetto serio e lungimirante come FOISTRA. La ministra dei trasporti Leuthard ne ha sottolineato l'importanza per eliminare i problemi di capacità e sostenere il trasporto

negli agglomerati. Il tutto, ha detto la responsabile del DATEC, a costi accettabili per gli automobilisti. In Ticino e nei Grigioni gli effetti più immediati di un'accezione del decreto federale concernente la creazione di FOISTRA, di livello costituzionale, sono il passaggio delle strade cantonali Bellinzona-Locarno, Mendrisio-Stabio-Gaggiolo nonché del passo dello Julier alla Confederazione.

FOISTRA permetterà inoltre alla Confederazione di continuare a sostenere progetti nell'ambito del traffico d'agglomerato (strade, bus, tram, piste ciclabili e mobilità pedonale). I contributi, come finora, verranno erogati a progetti elaborati congiuntamente da Cantoni e Comuni nel quadro di programmi specifici. Il loro obiettivo è quello di coordinare nel migliore dei modi la politica degli insediamenti con quella dei trasporti.

Cosa invece i contrari

Ad opporsi a FOISTRA sono essenzialmente il Partito socialista, anche se non in maniera compatta, e i Verdi. I contrari ritengono che la

Confederazione consacrò già denaro a sufficienza alla rete viaria e che ulteriori progetti renderebbero solo le strade più attrattive, nuocendo così al paesaggio e al clima. La sinistra denuncia inoltre le perdite che FOISTRA causerebbe alla Confederazione, la quale perderebbe risorse che potrebbero essere destinate ad altri settori diversi dalle strade. Infine, i contrari ritengono che i 4 centesimi stabiliti si sovrattassa sul carburante sia troppo modesta.

In caso di un no alle urne

In caso di affossamento del decreto federale, rimarrebbe in vigore il sistema attuale. Per il finanziamento della rete stradale nazionale e il traffico d'agglomerato non esisterebbe cioè nessun piano a durata indeterminata, contrariamente a ciò che succede con la rete ferroviaria (fondo FIF). Di conseguenza, per le strade nazionali potrebbe essere garantito solo il mantenimento dell'infrastruttura ma non ci sarebbe denaro per interventi importanti né per misure inerenti la capacità o il traffico d'agglomerato.

Il passaggio da strade cantonali a nazionali riguarda in Ticino i tratti Bellinzona-Locarno, Mendrisio-Stabio-Gaggiolo nonché il passo dello Julier.

L'iniziativa in pillole

La domanda che figura sulla scheda di voto:

«Volete accettare il decreto federale del 30 settembre 2016 concernente la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato?»

Come si sono espressi il Governo e il Parlamento:

Entrambi raccomandano di accettare la modifica. Al Consiglio nazionale hanno votato «sì» 146 deputati, 48 hanno optato per il «no» e in 4 si sono astenuti. Il Consiglio degli Stati ha approvato il decreto con 41 voti contro 1 e 2 astensioni.

Come si sono schierati i partiti:

Favorevoli quasi tutte le fazioni, ossia PLR, PPD, UDC, Verdi liberali, PBD. Contrari invece i Verdi e il Partito socialista.

Chiesa: «Permette di gestire in modo più razionale i trasporti»

Semadeni: «FOISTRA comporterebbe risparmi in altri settori»

SÌ

PER MIGLIORARE LA VIABILITÀ IN TICINO



Il prossimo 12 febbraio saremo chiamati alle urne per esprimere il nostro voto su importanti temi politici. Il rischio è che il dibattito si concentri su due unici temi, dimenticando e facendo passare in secondo piano un altro soggetto che merita invece un accurato approfondimento. Mi riferisco in particolare alla votazione sul Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOISTRA) grazie al quale potranno finalmente essere completati importanti progetti (autostrada A5, A9 e A16 per la Svizzera francese o il collegamento A2-A13 per il Ticino) e saranno messi in cantiere ulteriori lavori di manutenzione e di sviluppo della rete delle strade nazionali. Con questo Fondo si intende assicurare il finanziamento alla nostra rete viaria, come peraltro è già stato fatto per il trasporto ferroviario. Infatti nel febbraio del 2014 è stato approvato in votazione popolare il progetto per il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF). Si è così potuto fissare un piano per i numerosi progetti di ampliamento e per i lavori di manutenzione e di riparazione da eseguire.

Il fondo FOISTRA rappresenta quindi a livello stradale quello che il progetto FAIF, già approvato, rappresenta per la ferrovia, nel pieno rispetto della complementarità dei mezzi trasporto: a ognuno il proprio fondo di finanziamento. Ne conseguono una maggiore chiarezza, trasparenza e garanzia per il futuro.

Ma per il Ticino l'approvazione del progetto FOISTRA rappresenta molto di più. Lo ha messo chiaramente in evidenza il Dipartimento del territorio

nelle scorse settimane parlando dei cosiddetti "Programmi di agglomerato di terza generazione". Si tratta di programmi riguardanti le aree del Mendrisiotto, del Luganese, del Bellinzonese e del Locarnese, che hanno quale scopo quello di favorire il coordinamento nello sviluppo dei trasporti, con particolare attenzione a quello pubblico. In particolare si intende sostenere lo sviluppo di ciclisti, lo sgravio dei quartieri residenziali, il miglioramento della sicurezza, la mobilità aziendale, ... Insomma, questi programmi di nuova generazione hanno quale comune denominatore lo sgravio di traffico motorizzato a beneficio della nostra popolazione. Gli investimenti previsti ammontano a 200 milioni di franchi e riguardano ben 112 Comuni ticinesi. Concretamente, nell'ambito di questi programmi, sono previsti la velocizzazione della rete bus nel Mendrisiotto, la riorganizzazione della rete bus nel Luganese, il nuovo trasporto pubblico del Locarnese, i nodi di interscambio alle stazioni di Giubiasco, di Muralto e di Sant'Antonino. Ma i crediti per realizzare questi progetti sono inseriti nel fondo FOISTRA. In altre parole, la realizzazione di quanto sopra sarà possibile solo se il 12 febbraio il popolo svizzero voterà Sì al progetto FOISTRA. Ecco quindi una ragione supplementare per appoggiare la creazione di questo fondo. Sì per garantire una rete viaria affidabile al nostro Paese, «sì» per gestire in modo più razionale i trasporti a vantaggio della qualità di vita della popolazione ticinese!

MARCO CHIESA,
consigliere nazionale UDC

NO

UN ALTRO ATTACCO ALLE CASSE FEDERALI



La riforma dell'imposizione delle imprese costerà alla Confederazione, ai Cantoni e ai Comuni oltre 3 miliardi di franchi. Il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato diminuirà a sua volta le entrate della Confederazione di 650 milioni di franchi. Così, anche dopo la clamorosa bocciatura dell'iniziativa "mucca da latte", la Confederazione perderà una mezza "mucca da latte". E questo

anche se già oggi, ogni anno, alle costruzioni stradali sono destinati 3,5 miliardi di franchi, che non vengono nemmeno usati completamente. Le riserve ammontano a 1,5 miliardi di franchi. E la rete stradale come pure la loro manutenzione in Svizzera è di alto livello. Il fondo stradale, come quello ferroviario, non sarebbe fuori posto. Ma in Parlamento la maggioranza di destra ha attinto a piene mani nelle casse della Confederazione. La proposta del Consiglio federale è stata aumentata di due volte e mezzo. Il FOISTRA prevede un finanziamento diverso da quello proposto in origine: 1/4 dai proventi del carburante e 3/4 a carico della Confederazione, mentre il Consiglio federale aveva proposto 1/3 a carico della Confederazione, 2/3 a carico degli utenti. Con un aumento di soli 4 centesimi sul litro di benzina gli utenti non si assumono che una minima parte dei costi. Da notare che grazie al FOISTRA il finanziamento delle strade nazionali non farà più parte del budget della Confederazione e sarà così esente da qualunque risparmio - a differenza del finanziamento del traffico combinato e delle strade cantonali

nelle regioni di montagna. Tutti questi attacchi alle casse federali comporteranno risparmi in altri settori come i trasporti pubblici, l'istruzione, la cooperazione allo sviluppo o l'agricoltura. Presto o tardi ne risentiremo tutti.

I programmi d'agglomerato non sono in pericolo - Il FOISTRA riserva il 6% delle sue risorse finanziarie agli importanti programmi d'agglomerato, che permettono di investire localmente anche in percorsi ciclabili e pedonali. I programmi d'agglomerato sono però già oggi previsti dalla legge sul Fondo infrastrutturale e possono essere portati avanti senza problemi. I programmi d'agglomerato esisteranno quindi anche in futuro, indipendentemente dalla votazione sul FOISTRA. Con il FOISTRA si vuole soprattutto potenziare la rete stradale. Più strade però non risolvono i problemi del traffico. Al contrario: più strade generano ancora più traffico e gli ingorghi si spostano semplicemente da un posto all'altro. Importante è utilizzare bene l'infrastruttura esistente, vale a dire sfruttare tutte le possibilità per convogliare intelligentemente il traffico pubblico e privato. I soldi supplementari a disposizione del FOISTRA invece provocheranno un ampliamento della rete autostradale e un ulteriore aumento del traffico motorizzato. La salute e il clima ne soffriranno ancora di più, la superficie cementificata aumenterà. La Svizzera si trova di fronte a grandi sfide. Il finanziamento del traffico stradale però non ne fa parte e un no al FOISTRA è giustificato.

SILVIA SEMADENI,
consigliera nazionale PS