

Peter Goetschi: «Lanciare un segnale»

Il presidente centrale del Touring Club Svizzero spiega la posizione del maggiore club della mobilità della Svizzera sul referendum contro l'aumento del contrassegno autostradale e sull'«Iniziativa della vacca da mungere».

Il TCS si è sempre dichiarato contrario all'aumento del prezzo della «vignetta». Ora fa un passo in avanti e sostiene il referendum. Per quali motivi?

Peter Goetschi: Come ha giustamente osservato, il TCS si è sempre espresso in modo critico riguardo a questo aumento del prezzo. Il previsto rincaro viene giustificato soprattutto con il fatto che la sovranità su 376 km di strade cantonali passerà alla Confederazione. Per gli automobilisti ciò significa un esiguo valore aggiunto, dato che si tratta piuttosto di un trasferimento degli oneri dai Cantoni agli utenti della strada. Parallelamente nel pacchetto FAIF (Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria) è previsto di rafforzare il finanziamento trasversale della rotaia attraverso la strada; in particolare mantenendo il contributo del 25% alle NFTA. Senza i relativi strumenti finanziari, come ad esempio un vero e proprio fondo stradale presso la

Confederazione, non c'è alcuna garanzia che le maggiori entrate saranno utilizzate anche per le infrastrutture stradali. La diretta conseguenza di queste considerazioni è che noi adesso sosteniamo il referendum appena lanciato.

Come si è arrivati alla decisione?

In seguito all'accettazione parlamentare dell'aumento del prezzo del contrassegno autostradale a 100 franchi, il nostro Comitato politico e il Consiglio d'amministrazione sono giunti alla conclusione che è necessario e giusto appoggiare tutti gli sforzi che mirano a moltiplicare la pressione politica al fine di ottenere una nuova forma di finanziamento della strada, secondo gli obiettivi strategici del Touring Club Svizzero.

Quali sono allora questi obiettivi?

- Si deve istituire un fondo per l'infrastruttura stradale che deve avere la stes-

Christian Kröner

sa costituzione del fondo per l'infrastruttura ferroviaria (in particolare: deve essere ancorato nella Costituzione e con versamenti annui fissi).

- Va abolito il sovvenzionamento trasversale dalla strada alla rotaia attraverso il contributo del 25% alle NFTA. In caso contrario va compensato aumentando la

Peter Goetschi:
«Si deve finalmente istituire un finanziamento dei trasporti su base equa».

Referendum sulla vignetta: un'alleanza trasversale

Il contrassegno autostradale fu introdotto nel 1985 e fino al 1995 costava 30 franchi. Poi il prezzo fu portato a 40 franchi. La «vignetta» è obbligatoria per chi circola sulle strade nazionali svizzere. Nel 2012 la sua vendita ha dato un gettito netto di 326 milioni di franchi, affluiti completamente nel finanziamento speciale al traffico stradale. Nel messaggio per la modifica della legislazione in materia di strade nazionali, il Consiglio federale ha proposto di aumentare il prezzo del contrassegno a 100 fr. e ha proposto pure una vignetta di due mesi per 40 fr. Secondo l'amministrazione federale, le maggiori entrate servono «per finanziare la gestione e la manutenzione dei tratti che la Confederazione ha rilevato dai Cantoni e che saranno integrati nella rete di strade nazionali nel quadro delle nuove disposizioni di legge». Alla fine il Parlamento ha accettato di portare i contrassegni rispettivamente a 100 e a 40 fr.; una proposta di aumento a 70 fr. è stata bocciata dopo alcuni viavai tra le due Camere.

Contro la decisione numerose cerchie hanno impugnato l'arma del referendum. Dietro le quinte vi è un comitato trasversale, guidato da consiglieri nazionali UDC. Il suo principale argomento: il traffico privato copre i propri costi già oggi e in cassa resta addirittura un surplus. Attualmente, però, il 70% dei 9,5 miliardi di franchi è già vincolato ad uno scopo. Inoltre, gli automobilisti stranieri sarebbero avvantaggiati con la nuova vignetta da 40 franchi.

Per la riuscita del referendum, le 50.000 firme dovranno essere raccolte entro il 13 luglio. Curiosamente, il referendum è sostenuto anche dall'Associazione traffico e ambiente (ATA), di tendenze rosso-verdi: «Siamo contro il rincaro del contrassegno autostradale, che farebbe affluire centinaia di milioni di franchi nella cassa stradale. Così facendo si getterebbero via soldi per la costruzione di inutili autostrade», afferma l'ATA.

tg



«Bisogna moltiplicare la pressione politica»

quota dell'imposta sugli oli minerali a favore dell'infrastruttura stradale.

- Il programma strategico di ampliamento delle strade nazionali non deve essere finanziato attraverso un massiccio aumento dell'imposta sugli oli minerali; piuttosto una parte dovrebbe essere finanziata mediante le imposte già esi-

stenti del traffico stradale privato che confluiscono nella cassa generale della Confederazione e il resto mediante un moderato scaglionamento dell'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali, in rapporto al fabbisogno finanziario. Il TCS s'impegnerà affinché questi obiettivi siano raggiunti e le richieste soddisfatte.

La conseguenza è dunque appoggiare il referendum contro l'aumento del contrassegno autostradale?

Sì, è proprio così. A questa conclusione sono giunti i nostri organi dopo un'analisi accurata della situazione. Il TCS sostiene il referendum, perché:

- l'utente della strada ottiene solo un minimo valore aggiunto dall'aumento;
- sarà mantenuto il sovvenzionamento trasversale dalla strada alla rotaia con il progetto FAIF, senza una compensazione a favore dell'infrastruttura stradale ad esempio mediante una quota dell'imposta sugli oli minerali alla cassa generale della Confederazione.

Di centrale importanza è anche il fatto che all'inizio di quest'anno il Consiglio federale ha dimostrato di non avere l'intenzione di creare un fondo per l'infrastruttura stradale costituito come il fondo per l'infrastruttura ferroviaria. Se così fosse ci sarebbe il pericolo che il Consiglio federale voglia coprire i bisogni finanziari dell'infrastruttura stradale semplicemente aumentando gli oneri degli

automobilisti senza considerare che il traffico stradale motorizzato già oggi versa un contributo che si aggira attorno a 12 miliardi di franchi tra tasse e imposte.

Il TCS sostiene l'«Iniziativa della vacca da mungere» per gli stessi motivi?

In linea di massima sì. Anche questa iniziativa serve ad aumentare la pressione politica affinché si ottenga un rinnovamento del finanziamento delle strade secondo gli obiettivi strategici del TCS. Grazie ad essa viene rilanciato radicalmente la discussione sul futuro finanziamento delle strade. Al posto di due o tre piccole correzioni qui e là, il Consiglio federale e il Parlamento devono decidere se adesso vogliono finalmente garantire un trattamento equo tra la strada e la rotaia.

Quali sono i prossimi passi?

Con questa chiara posizione il TCS vuole lanciare un segnale. I tempi sono maturi per introdurre finalmente un finanziamento dei trasporti basato sul principio di causalità. Questo contribuirà a limitare gli oneri finanziari del traffico stradale motorizzato ed a evitare che il traffico stradale si faccia carico di molti altri fabbisogni finanziari.

Tratteremo questi obiettivi all'assemblea dei delegati del Touring Club Svizzero il 21 giugno a Baden e in questa occasione determineremo anche i mezzi con cui intendiamo raggiungere gli obiettivi prefissati.

Intervista: tg

Iniziativa vacca da mungere: restituire i soldi alla strada

La principale richiesta dell'«Iniziativa della vacca da mungere» è il rispetto coerente del principio di causa-effetto: imposte, tasse e introiti degli automobilisti dovranno in futuro essere completamente ad appannaggio della strada. Per far ciò è necessaria una modifica dell'art. 86 della Costituzione federale, che tra l'altro regola l'imposta di consumo sui carburanti. Finora la metà delle entrate dall'imposta sugli oli minerali finiva nelle casse federali comuni. D'ora in poi, gli introiti netti complessivi provenienti da questa imposta dovranno essere investiti nel traffico stradale. Una seconda richiesta dell'iniziativa mira al rafforzamento del diritto democratico di partecipazione: qualsiasi introduzione o aumento di imposte, tasse e prelievi nel settore del traffico stradale deve sottostare a referendum facoltativo secondo l'art. 141 della Costituzione federale.

«Con l'Iniziativa della vacca da mungere apriamo la battaglia contro la destinazione ad altri scopi dei soldi generati dal traffi-

co stradale. Non è possibile che gli utenti della strada paghino sempre più imposte, tasse e prelievi, ma nonostante ciò si ritrovino in colonna», afferma Max Nötzli, presidente di «auto-svizzera», riassumendo il pensiero alla base dell'iniziativa. L'idea della mucca da mungere è stata scelta per indicare che gli automobilisti vengono spremuti oltremisura. Oltre ad auto-svizzera nel comitato dell'iniziativa sono presenti altre associazioni del settore dell'automobile e del padronato, come pure esponenti di UDC, PRD e PPD. Le 100 000 firme valide dovranno essere raccolte entro settembre 2014.

Nella direzione opposta va l'iniziativa «Per i trasporti pubblici» dell'ATA, secondo la quale la metà dell'imposta sugli oli minerali dovrebbe essere investita per ampliare la ferrovia, cosa che sarebbe devastante per la strada. Iniziativa e controprogetto «Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura stradale» arriveranno in giugno sui banchi del Parlamento.

tg