



Prese di posizione dell'Automobile Club Svizzero ACS riguardo ai progetti di trasporto della sessione autunnale 2022 delle Camere federali

Consiglio nazionale

20.4088 n - Po Clivaz: Particolato fine generato dall'abrasione di pneumatici e freni. Trovare soluzioni contro gli effetti dannosi sulla salute

L'ACS respinge questo postulato per i seguenti motivi:

- Sono già in corso degli studi commissionati dall'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) per identificare le diverse forme di polveri sottili in relazione alle microplastiche.
- Sono inoltre già stati condotti diversi studi sull'argomento, i cui risultati e conclusioni sono stati pubblicati.
- Alla luce degli sforzi esistenti e in corso, oltre che del gran numero di pubblicazioni già rese note, non riteniamo siano necessari ulteriori studi che andrebbero a generare solo costi aggiuntivi senza giungere a nuove conclusioni.

20.4134 n - Mo Schlatter: Zone 30. Burocrazia inutile per i comuni

L'ACS respinge la mozione per i seguenti motivi:

- La mozione richiede esplicitamente l'introduzione di un limite di velocità di 30 km/h in tutte le città e i comuni. Tuttavia, nel 2001 la stragrande maggioranza dell'elettorato svizzero ha respinto l'iniziativa popolare "Per una maggiore sicurezza nelle città attraverso una velocità massima di 30 km/h con eccezioni (Strada per tutti)" e ha chiaramente rifiutato l'introduzione generalizzata di zone a 30 km/h. Tuttavia, la presente mozione mira a semplificare l'introduzione del limite di velocità di 30 km/h. A nostro avviso, va contro la volontà popolare.
- In Parlamento sono già state avanzate ampie richieste politiche. La conseguenza sarebbe quella di rendere più facile per le città e i comuni introdurre arbitrariamente in tutto il Paese un limite di velocità di 30 km/h, andando a smantellare l'attuale gerarchia stradale. L'ACS ritiene quindi importante opporsi subito in questo senso.
- Anche se gli utenti della strada non viaggiano più velocemente sulle strade di transito rispetto alla rete stradale extraurbana, l'esperienza ha tuttavia dimostrato che nelle aree residenziali va a formarsi del traffico di aggiramento.



- Questo traffico di aggiramento comporta un ulteriore problema per le aree residenziali. L'effetto delle zone a 30 km/h introdotte in queste aree con il pretesto della protezione dal rumore diventa obsoleto.
- Allo stesso tempo, il flusso del trasporto pubblico (autobus e tram) viene rallentato, portando all'utilizzo di veicoli aggiuntivi e quindi un ulteriore aumento dei costi per gli utenti del trasporto pubblico.
- Alla luce del crescente numero di veicoli elettrici, l'introduzione di zone a 30 km/h come misura di protezione dal rumore non è più pertinente.
- L'introduzione generalizzata di zone a 30 km/h non migliora la sicurezza stradale, al contrario: i ciclisti superano già le auto nelle zone a 30 km/h.

20.4136 n - Mo Gruppo dei verdi: Dal 2025 immatricolare soltanto le automobili e i veicoli utilitari leggeri non alimentati a carburante fossile

L'ACS respinge la mozione per i seguenti motivi:

- Ci impegniamo a favore della diversità tecnologica e ci opponiamo a un divieto statale su alcune forme di propulsione.
- Il regolamento è di fatto un divieto sulla tecnologia e soffocherebbe l'innovazione e lo sviluppo di carburanti alternativi, come i carburanti sintetici. L'integrazione di combustibili sintetici diventerebbe quindi impossibile.
- Gli utenti devono essere liberi di scegliere la forma di propulsione di un nuovo veicolo. Lo Stato non dovrebbe interferire su questo processo decisionale.
- Una simile disposizione legale porta a delle ingiustizie. Ad esempio, gli affittuari (e quindi la maggior parte della nostra popolazione) che non hanno la possibilità di decidere autonomamente sulle infrastrutture del loro condominio (ad esempio le stazioni di ricarica elettrica) non potranno più acquistare un nuovo veicolo a partire dal 2025.
- Oggi, la quota di veicoli a propulsione alternativa di nuova immatricolazione è già del 50%. Tale regolamento non è quindi necessario. Inoltre, il risultato sarebbe un minor numero di nuove immatricolazioni di veicoli a basse emissioni, in quanto molti consumatori terrebbero più a lungo il loro vecchio veicolo o lo sostituirebbero con un'auto usata a combustibile fossile.
- Poiché la Svizzera non produce automobili, non abbiamo alcuna influenza sulla tecnologia delle auto costruite con i vari tipi di propulsione.



Consiglio degli Stati

Non ci sono questioni in materia di politica dei trasporti su cui l'ACS desidera prendere posizione.

Per maggiori informazioni, vi invitiamo a contattare Fabien Produit, Segretario generale dell'ACS, fabien.produit@acs.ch, Tel. 031 328 31 17.