



Presa di posizione dell'Automobile Club Svizzero ACS sulle proposte di trasporto per la sessione primaverile 2024 delle Camere federali

Consiglio nazionale

	D'accordo	Non d'accordo
<p>22.3269 n IT Mo. Schlatter. Zone 50 anziché 60 nei centri abitati. E ora di attuarle, a beneficio di protezione acustica e sicurezza stradale</p> <p>L'ACS respinge questa mozione per i seguenti motivi:</p> <ul style="list-style-type: none">• Concordiamo con il Consiglio federale sul fatto che i Cantoni dovrebbero mantenere la responsabilità sulla velocità massima consentita nei singoli tratti stradali dei centri abitati, in quanto dispongono della conoscenza necessaria sulle condizioni locali.		
<p>22.3295 n IT Mo. Partecipazione dell'utenza ai costi per la ciclomobilità</p> <p>L'ACS accoglie questa mozione per i seguenti motivi:</p> <ul style="list-style-type: none">• L'ACS ritiene che i costi per la massiccia espansione dell'infrastruttura ciclistica non debbano essere sostenuti solo dagli automobilisti. I ciclisti dovrebbero contribuire ai costi delle infrastrutture costruite appositamente per loro.		
<p>22.3326 n IT Mo. Schlatter. "Check-up clima" delle strade nazionali</p> <p>L'ACS respinge questa mozione per i seguenti motivi:</p> <ul style="list-style-type: none">• Prima di essere realizzati, i progetti sulla rete autostradale vengono sottoposti a rigorose procedure di revisione, come la valutazione dell'impatto ambientale. Analogamente al Consiglio federale, anche l'ACS non ritiene opportuna un'ulteriore revisione, la quale comporterebbe dei costi aggiuntivi senza generare alcun valore aggiunto.		



<p>22.3458 n IT Mo. Brenzikofer. Domeniche senz'auto</p> <p>L'ACS respinge questa mozione per i seguenti motivi:</p> <ul style="list-style-type: none">• Generalmente, l'ACS sostiene gli sforzi per ridurre ulteriormente le emissioni di CO₂ del trasporto stradale e promuovere l'utilizzo di energie rinnovabili. L'industria automobilistica ha già dato un contributo molto importante negli ultimi anni. L'ACS ritiene che le domeniche senz'auto siano una misura inadeguata. Da un lato, avrebbero un impatto trascurabile sulle emissioni di CO₂ e, dall'altro, limiterebbero in modo massiccio le esigenze di mobilità individuale della popolazione.		
<p>22.3493 n IT Mo. Mahaim. Riduciamo la velocità in autostrada per limitare la nostra dipendenza dai combustibili fossili!</p> <p>L'ACS respinge questa mozione per i seguenti motivi:</p> <ul style="list-style-type: none">• Negli ultimi anni, l'industria automobilistica ha contribuito in modo determinante e massiccio a ridurre il consumo di carburante dei veicoli. Con l'aumento del numero di veicoli ad alimentazione alternativa, anche il consumo di combustibili fossili è in costante diminuzione. In più, il limite di velocità di 120 km/h sulle autostrade è una velocità massima e non minima. I conducenti devono poter decidere autonomamente se ridurre la velocità, purché non ostacolino il regolare flusso del traffico.		
<p>22.3555 n IT Mo. Gruppo S. Compensare gli aumenti dei costi dei carburanti, ridistribuendo il maggior introito dell'IVA direttamente alla popolazione via riduzione costi titoli trasporto pubblici</p> <p>L'ACS respinge questa mozione per i seguenti motivi:</p> <ul style="list-style-type: none">• La redistribuzione del maggior gettito IVA attraverso riduzioni per i mezzi pubblici rappresenta un ulteriore sovvenzionamento incrociato a beneficio del trasporto pubblico da parte del traffico individuale motorizzato. Questa cosa è inaccettabile per l'ACS.		



<p>In aggiunta, le agevolazioni previste non sarebbero altro che una misura a breve termine e non permetterebbero di promuovere il trasporto pubblico in modo sostenibile.</p>		
<p>22.3727 n IT Mo. Bregy. Esentare dal pagamento della sosta le persone disabili (art. 20a cpv. 1 lett. b ONC)</p> <p>L'ACS respinge questa mozione per i seguenti motivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Garantire la mobilità di persone con difficoltà deambulatorie è una tematica che sta molto a cuore dell'ACS. Tuttavia, la sovranità sulle tariffe dei parcheggi spetta ai cantoni e ai comuni. Il governo federale non può obbligarli a rinunciare alle tariffe dei parcheggi. 		
<p>22.3772 n IT Po. Transizione verso la mobilità elettrica. Un modello di finanziamento alternativo per le strade</p> <p>L'ACS respinge questa mozione per i seguenti motivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'USTRA ha elaborato un concetto per la sostituzione dell'imposta sugli oli minerali e lo ha presentato al Consiglio federale alla fine del 2023. Secondo l'ACS, il postulato è quindi obsoleto. 		
<p>22.3814 n IT Po. Suter. Polveri fini da abrasione dei veicoli e del manto stradale. Punto della situazione sulla necessità d'intervento legislativo</p> <p>L'ACS respinge questa mozione per i seguenti motivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Negli ultimi anni, le emissioni di particolato dei veicoli sono diminuite sensibilmente. • Su incarico dell'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM), sono già in corso studi volti a identificare meglio le varie forme di particolato in relazione alle microplastiche. Inoltre, sono già stati condotti diversi studi sull'argomento, di cui ne sono stati pubblicati i relativi risultati. • Alla luce degli sforzi esistenti e attualmente in corso, e del gran numero di pubblicazioni già apparse su 		



<p>questo tema, non vediamo la necessità di stilare un ulteriore rapporto. Ciò comporterebbe solo costi aggiuntivi senza offrire nuovi risultati.</p>		
---	--	--

Consiglio degli Stati

	Befürwortung	Ablehnung
<p>21.4516 n Mo. Schilliger. Garantire la gerarchia della rete stradale nei centri abitati e fuori</p> <p>L'ACS <u>accoglie</u> questa mozione per i seguenti motivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'attuale gerarchia della rete stradale è la base per garantire il flusso del traffico sulle strade di livello superiore nelle città e nei comuni. • L'introduzione di un limite di velocità di 30 km/h su tutto il territorio andrà inevitabilmente a compromettere la gerarchia stradale. Porterà infatti a deviare il traffico nei quartieri residenziali, in quanto gli utenti della strada sono soliti cercare il percorso più breve e veloce. 		
<p>23.054 n IT BRG. Rinnovo dell'infrastruttura stradale per il carico di autoveicoli. Credito aggiuntivo</p> <p>In linea di principio, l'ACS è favorevole a questo credito supplementare per i motivi qui di seguito elencati. Tuttavia, <u>respinge</u> l'aumento del credito supplementare a 46 milioni di franchi approvato dal Consiglio nazionale durante la sessione invernale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Siamo fondamentalmente favorevoli ai progetti che assicurano il flusso del trasporto privato motorizzato e a quelli che garantiscono l'accessibilità alle regioni più remote. • Concordiamo con il Consiglio federale sul fatto che, in quanto parte della rete di trasporto sovregionale e nazionale, le strutture di carico delle autovetture non sono solo importanti in termini di politica dei trasporti, ma contribuiscono anche allo scambio tra regioni e cantoni. A nostro avviso, questo 		



<p>vale soprattutto per i trasporti automobilistici della Vereina e della Furka.</p> <ul style="list-style-type: none">• Tuttavia, <u>respingiamo</u> l'aumento del credito supplementare da 40 a 46 milioni di CHF approvato dal Consiglio nazionale durante la sessione invernale.		
--	--	--

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