



FORMULARIO ASSEMBLEA DE* DELEGAT* DELLA GISO SVIZZERA

DA COMPILARE DA PARTE DELLE PERSONE PROPONENTI

PROPONENTI	Comitato direttivo		
<input type="checkbox"/> RISOLUZIONE STATUTO <input type="checkbox"/> MOZIONE ALL'AD <input type="checkbox"/> EMENDAMENTO DELLO STATUTO <input type="checkbox"/> MOZIONE SULLE LINEE GUIDA SUL GENERE <input type="checkbox"/> EMENDAMENTO SUL BILANCIO <input checked="" type="checkbox"/> ALTRO (specificare): Contro-risoluzione a R6a			
TITOLO	Una politica dei trasporti per tutt*!	N°	R6b
CONTENUTO	<p>I modelli di trasporto sono una questione politica centrale, come dimostra chiaramente la pressione esercitata su di essi dalle lobby di vari schieramenti. Lo abbiamo visto di recente con il referendum contro la follia autostradale. Oggi in Svizzera il 71% della popolazione lavora fuori dal proprio comune di residenza¹ e questo stile di vita ha un impatto: nel 2021 la mobilità rappresentava quasi il 7% del budget familiare.²</p> <p>I modelli di mobilità sono da tempo un problema, come dimostra la prima iniziativa di trasporto pubblico gratuito a Ginevra nel 2005. Una serie di iniziative è fiorita anche in vari cantoni e città a partire dagli anni 2020.</p> <p>Queste iniziative sono state invalidate dal Tribunale Federale, che ha interpretato l'articolo 81a comma 2, che stabilisce che "I costi dei trasporti pubblici sono coperti in misura adeguata dai prezzi pagati dagli utenti dei trasporti pubblici", come in contraddizione con il trasporto pubblico gratuito.</p> <p>Tuttavia, diversi casi di trasporto gratuito hanno dimostrato la loro validità. Uno dei più studiati è quello della città di Dunkerque, in Francia, che ha introdotto la gratuità totale³ sulla sua rete di autobus nel 2018, e del Lussemburgo, che ha introdotto la gratuità a livello nazionale nel</p>		

¹ UFS, Pendolarismo: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/it/home/statistiche/mobilita-transporti/trasporto-persone/pendolarismo.html>

² UFS, Redditi e spese delle economie domestiche: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/it/home/statistiche/situazione-economica-sociale-popolazione/redditi-consumo-e-patrimonio/budget-delle-economie-domestiche.html>

³ Per gratuità totale si intende la libertà di viaggiare indipendentemente dallo stato di residenza, dall'età o da altri fattori. Ad esempio, la città di Tallinn in Estonia dispone di una rete di trasporti pubblici gratuiti, ma solo per le persone residenti. Alcune città offrono anche viaggi gratuiti per giovani o in determinati orari (ad esempio, a Nantes i trasporti sono gratuiti nei fine settimana).



2020.

Le argomentazioni a favore della gratuità hanno due filoni principali, uno ecologico e l'altro sociale.

Argomento ecologico

I trasporti sono responsabili del 32,9% delle emissioni nazionali di gas serra.⁴

Chi sostiene la gratuità dei trasporti pubblici spesso afferma che, se i trasporti diventassero gratuiti, si verificherebbe un trasferimento modale dall'auto ai trasporti pubblici. Questo si può effettivamente osservare in una certa misura, anche se mancano i dati, così come un significativo spostamento dagli spostamenti a piedi e in bicicletta verso il trasporto pubblico. L'esempio di Dunkerque ha dimostrato che l'aumento dell'uso gratuito dei trasporti pubblici è di gran lunga superiore alla riduzione del traffico automobilistico. Questo traffico aggiuntivo ha anche un costo in termini di emissioni.

Il trasferimento della mobilità verso infrastrutture meno inquinanti non può essere ottenuto solo attraverso incentivi come il trasporto pubblico gratuito. Le misure vincolanti, come la limitazione dei parcheggi, funzionano meglio. Tuttavia, queste misure di incentivazione sono necessarie, da un lato, per far accettare alla popolazione lo smantellamento dell'infrastruttura automobilistica e, dall'altro, per renderlo semplicemente possibile alle persone che dipendono dall'auto per lavorare. Se si vuole ridurre il traffico automobilistico, i servizi per le regioni periferiche e gli agglomerati urbani devono essere migliorati in modo significativo.

Argomento sociale

In una società in cui la mobilità è essenziale per il lavoro, il tempo libero, le visite alla famiglia e l'istruzione, la mobilità deve essere un diritto fondamentale. L'attuale accesso alla mobilità, senza alcuna progressione dei costi, è antisociale e favorisce le persone più abbienti, paralizzando chi ha meno mezzi. I prezzi attuali escludono una parte della popolazione dalla partecipazione alla vita pubblica. Possono permettersi solo la mobilità strettamente necessaria e, in molti casi, non hanno altra scelta che l'auto.

Una scelta politica

Se si vuole introdurre la gratuità dei trasporti pubblici, il principio di redditività applicato dai vecchi servizi pubblici dovrà essere messo in discussione e questi dovranno smettere di comportarsi come aziende private. Attualmente, i servizi a lunga percorrenza devono finanziarsi in gran parte attraverso la vendita dei biglietti e ricevono solo un sostegno indiretto dalle autorità pubbliche. Questa situazione non deve continuare! La mobilità è un bisogno fondamentale e deve diventare un vero e proprio servizio pubblico.

È chiaro che questo avrà un costo, sia in termini di mancati introiti⁵ che di sviluppo della rete.

Esistono vari modi per coprire questi costi, che esulano dallo scopo di questa risoluzione. Ad esempio, i ricavi dell'Iniziativa per il Futuro,

⁴ Si fa riferimento solo alle emissioni prodotte all'interno della Svizzera. Le emissioni dell'economia svizzera all'estero sono molto più elevate. Ciò è dovuto alla delocalizzazione della produzione in paesi del Sud globale.

⁵ FFS, Finanza:

https://reporting.sbb.ch/it/finanza?highlighted=79f836a62c4c7f1136b6ed66701cd07d&scroll=656&sv_lang=2&sv_lang_change=true&years=1,4,5,6,7



	<p>stimati in media a 6 miliardi di euro all'anno, potrebbero coprire le mancate entrate delle FFS e parte dei costi di ampliamento dell'infrastruttura.</p> <p>I costi aggiuntivi sarebbero probabilmente compensati in parte da un aumento del gettito fiscale, come dimostra l'esperienza della città di Tallinn, la capitale dell'Estonia, dove il numero di contribuenti è aumentato notevolmente in seguito all'introduzione del trasporto pubblico gratuito.⁶ Un aumento del reddito disponibile delle persone con un reddito più basso significa anche un reintegro diretto di denaro nell'economia, a tutto vantaggio del gettito fiscale.</p> <p>Garantire i posti di lavoro Entro il 2023, il 6% dei/delle* dipendenti delle FFS lavorerà nel settore "assistenza clienti", ovvero chi controlla i biglietti. Si tratta di 2204 equivalenti a tempo pieno nel 2023.⁷ I compiti di quest* dipendenti non si limitano al controllo dei biglietti e dovrebbero continuare a esistere. Con la gratuità dei trasporti, sarà necessaria una massiccia espansione della rete per far fronte all'aumento dell'utenza, in modo da mantenere i posti di lavoro per far fronte alla domanda extra.</p> <p>Il problema della mobilità va oltre i trasporti Infine, la mobilità non è inevitabile. È il risultato di una politica attiva in materia di lavoro, alloggi e pianificazione urbana che costringe le persone, in particolare quelle che lavorano, a percorrere lunghe distanze. I/le* lavoratori/trici* precari* vengono allontanat* dai centri urbani a causa degli affitti elevati, la suburbanizzazione aumenta la dipendenza dall'auto negli agglomerati urbani e la mancanza di infrastrutture rende pericolosa la mobilità dolce. Le cose devono cambiare e la mobilità non deve più essere una questione di scelta.</p> <p>.... Ecco perché chiediamo</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. l'eliminazione dell'articolo 81a, comma 2, della Costituzione federale 2. l'introduzione della gratuità su tutte le reti di trasporto pubblico in Svizzera 3. un'espansione massiccia della rete 4. Il mantenimento dei posti di lavoro nel trasporto pubblico 5. Una politica abitativa volta a limitare il traffico delle persone pendolari
<p>MOTIVAZIONE (se necessario)</p>	

⁶ Calnibalosky Julie, KORSU Emre. 2022. Évolution du rapport des Dunkerquois à la mobilité automobile (2018-2022). Étude des effets de la gratuité des transports sur les comportements de mobilité, p. 95. URL : https://www.wizodo.fr/photos_contenu/doc-e2b05162273f7b2895f7e2a2407e3b1c.pdf

⁷ FFS, Personale: https://reporting.sbb.ch/it/personale?highlighted=43add776eba65830521fe16374d25917&scroll=0&sv_lang=2&sv_lang_change=true&years=1.4.5.6.7

JUSO | JS | GISO



Jungsozialist*innen Schweiz
Jeunesse socialiste suisse
Gioventù Socialista svizzera





DA COMPILARE DA PARTE DEL CD

POSIZIONE DEL COMITATO DIRETTIVO	
MOTIVAZIONE (SE NECESSARIO)	



**DA COMPILARE DA PARTE DELLA PRESIDENZA
DELL'ASSEMBLEA**

LUOGO DELL'AD	Frauenfeld	DATA DELL'AD	21.4.2021
SCADENZA PER LA CONSEGNA		DATA DELLA CONSEGNA	
NECESSITÀ DI UNA MOZIONE D'ORDINE	<input type="checkbox"/> SÌ <input type="checkbox"/> NO		
RISULTATO	<input type="checkbox"/> ACCETTATO <input type="checkbox"/> RIFIUTATO <input type="checkbox"/> RITIRATO		
	<input type="checkbox"/> RIFIUTATO IN FAVORE DI _____		
NUMERO DI VOTI (se contati)	SÌ _____ NO _____ ASTENSIONI _____		
OSSERVAZIONI:			