

**Touring Club Suisse**

Ch. de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
politique@tcs.ch
www.politiquetcs.ch

Gérard Métrailler

Tel +41 58 827 27 21
Mobile +41 79 777 83 27
Fax +41 58 827 23 92
gerard.metrailler@tcs.ch

PROSPETTIVE PARLAMENTARI

SESSIONE DI PRIMAVERA 2015

Contatti

Gérard Métrailler
Responsabile Politica
058 827 27 21
gerard.metrailler@tcs.ch

Olivier Fantino
Aggiunto responsabile Politica
058 827 27 18
olivier.fantino@tcs.ch



Contenuto

CONSIGLIO NAZIONALE.....	3
14.4002 Po. CTT-CN. Riscossione elettronica della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (contrassegno elettronico).	3
12.046 CP e CPM. Modifica del diritto sanzionatorio	4
14.3997 Po. CTT-CN. Presupposti per la creazione di una rete di ricarica rapida per veicoli elettrici lungo le strade nazionali.	4
14.3792 Mo. Zanetti. Migliorare la legislazione sulla circolazione stradale in relazione agli interventi d'emergenza	5
14.036 Legge sul trasporto di merci. Revisione totale	5
CONSEIL DES ÉTATS	7
14.089 Per un equo finanziamento dei trasporti. Iniziativa popolare	7
12.3913 Mo. Consiglio nazionale ((Hutter Markus) Favre Laurent). Trasmissione dei dati mensile gratuita per il controllo delle sanzioni sul CO2	8



CONSIGLIO NAZIONALE

14.4002 Po. CTT-CN. Riscossione elettronica della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (contrassegno elettronico).

Quest'oggetto chiede al Consiglio federale di determinare se e, se fosse il caso, in quale misura le basi legali in vigore dovranno essere adattate per introdurre un sistema di riscossione elettronica della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali. Il Governo dovrà allestire un rapporto sul passaggio da un sistema di riscossione legato al veicolo a uno che si riferisca alle targhe di controllo.

In questo rapporto, dovranno essere esaminati i seguenti problemi: differenziazione delle tariffe (strutture tariffarie differenziate a seconda del veicolo e della durata di validità), costi d'investimento e oneri annuali di gestione, termine per l'introduzione di questo sistema, garanzia concernente la protezione dei dati e il controllo del pagamento della tassa.

Una minoranza della CTT-CN propone di respingere il postulato.

Posizione del TCS

Il TCS ritiene che sia inutile studiare nuovamente la possibilità d'introdurre un contrassegno elettronico, visto che un sistema del genere è superfluo per un contrassegno forfettario di 40 franchi, e invita a respingere questo postulato.

Il TCS ricorda che il contrassegno elettronico, negli ultimi anni (nel 2009 e nel 2012), è già stato studiato, discusso e respinto dal Parlamento a due riprese. Secondo il Club, non è opportuno studiare ancora una volta questo problema, tanto più che le cifre richieste sui costi già esistono. Quest'ultimi sono stati valutati nell'ambito della procedura di consultazione sull'aumento del prezzo del contrassegno, nel 2011.

I costi d'investimento erano stati stimati a 35 milioni di franchi e quelli di gestione annui a 41 milioni di franchi. Il calo del tasso dei contravventori era invece stato valutato al 3% circa, ciò che rappresenta un guadagno di più o meno 10 milioni di franchi annui. Senza un aumento di prezzo, i costi non potrebbero dunque, e di gran lunga, essere compensati. Inoltre, il TCS ritiene che questi costi siano sottovalutati. A titolo di paragone, per il solo pedaggio di Stoccolma, i costi d'investimento hanno raggiunto i 212 milioni di Euro con, logicamente, una ripercussione al rialzo sui costi di manutenzione e di gestione.



Circa la protezione dei dati, un utilizzo abusivo di quelli registrati – le targhe di controllo verrebbero fotografate da apparecchi automatici e i negativi inseriti in una banca dati – non può essere escluso. Non vi è infatti alcuna garanzia che queste informazioni non vengano dirottate dal loro obiettivo iniziale.

Ultima considerazione: l'attuale sistema di contrassegno autostradale adesivo è ben conosciuto sia in Svizzera che all'estero. Il suo prezzo è moderato e accessibile a tutti.

12.046 CP e CPM. Modifica del diritto sanzionatorio

Le divergenze concernenti quest'oggetto riguardano il mantenimento delle pene pecuniarie con la condizionale. Finora, il Consiglio nazionale si è pronunciato per il mantenimento delle condizionali che riguardano la totalità della pena pecuniaria, mentre il Consiglio degli Stati propone di prevedere la sospensione condizionale della pena esclusivamente per la metà della condanna pecuniaria, mentre l'altra metà dev'essere per legge senza condizionale e va dunque eseguita. Nel 2010, il 62% delle condanne a una pena pecuniaria con la condizionale concernevano principalmente un'infrazione della LCS (44'588 condanne su un totale di 71'923). Una soppressione, anche parziale, della possibilità di concedere la condizionale interesserà dunque principalmente gli automobilisti.

Posizione del TCS

In generale, per un colpevole non recidivo, il TCS ritiene che la condizionale completa debba sempre figurare nell'arsenale delle pene a disposizione del giudice. D'altra parte, la sospensione della pena dev'essere possibile sia per le pene pecuniarie, sia per quelle privative della libertà. Deve poter essere applicata alla totalità della pena e non soltanto alla metà. Il TCS sostiene la posizione del Consiglio nazionale.

14.3997 Po. CTT-CN. Presupposti per la creazione di una rete di ricarica rapida per veicoli elettrici lungo le strade nazionali.

Questo postulato chiede di promuovere uno studio per la creazione di una rete nazionale che permetta di effettuare ricariche rapide dei veicoli elettrici.

Posizione del TCS

Il TCS raccomanda l'accettazione di questo postulato. La messa a disposizione di colonne di ricarica rapida per veicoli elettrici è essenziale.



14.3792 Mo. Zanetti. Migliorare la legislazione sulla circolazione stradale in relazione agli interventi d'emergenza

Questa mozione si prefigge di modificare le disposizioni relative al ritiro delle licenze di condurre, come pure quelle concernenti le condizioni della repressione, per poter meglio tener conto del carattere speciale del lavoro svolto dai servizi d'emergenza. In caso d'incompatibilità tra l'impiego dei segnali d'avvertimento e l'obiettivo della corsa ufficiale urgente, il giudice deve poter esonerare il conducente da qualsiasi pena o attenuarla in maniera appropriata. Dovrebbe pure essere possibile rinunciare al ritiro della licenza di condurre.

Posizione del TCS

Il TCS ritiene che i servizi d'emergenza debbano poter intervenire efficacemente e in qualsiasi circostanza, tuttavia sempre nel rispetto del principio di proporzionalità. Il Club sostiene dunque la mozione nella sua essenza: appare opportuno riflettere su una riformulazione dell'art. 100, cpv. 4 della LCS (a maggior ragione, tenendo conto delle misure di Via Sicura).

14.036 Legge sul trasporto di merci. Revisione totale

La revisione della legge sul trasporto di merci mira a rafforzare il loro trasferimento sulla ferrovia per mezzo dell'introduzione di strumenti che garantiscano tracce attraenti a lungo termine. Inoltre, i cantoni e gli operatori del settore saranno meglio integrati nel processo di pianificazione del trasporto merci. In linea di principio, il trasporto ferroviario dovrà coprire i propri costi, mentre le FFS saranno esonerate dall'obbligo legale di sfruttare il traffico merci a titolo di compito primario.

Posizione del TCS

Il TCS è favorevole al miglioramento delle condizioni quadro per il trasporto ferroviario di merci. Tempi di percorrenza eccessivi, carenza in fatto di puntualità e condizioni di produzione poco favorevoli (qualità delle tracce) sono i principali fattori che danneggiano la competitività del trasporto ferroviario di merci. In questo senso, il TCS ritiene che la Confederazione debba concentrare il proprio intervento sull'ottimizzazione e la razionalizzazione dell'offerta del trasporto ferroviario di merci, onde accrescerne la competitività. È inoltre necessario fissare legalmente previsioni d'attribuzione delle tracce per offrire alle imprese una sufficiente sicurezza di pianificazione.

Nuovo articolo 2: principi e obiettivi

Il TCS sostiene la proposta della maggioranza della CTT-CN. Si oppone pertanto alle proposte di minoranza che mirano 1) a includere il trasporto ferroviario di



merci nel servizio di base e 2) a fissare nella legge al 25% la parte del trasporto ferroviario.

Nuovi articoli 9 e 9°: contributi di sfruttamento

In linea di principio, il TCS si oppone ai contributi d'esercizio. Quest'ultimi danno infatti un falso segnale alle imprese, dato che incoraggiano a sviluppare attività che non sono redditizie, tutto ciò a spese dei contribuenti. I contributi d'investimento nell'infrastruttura devono essere limitati e giustificati da un rapporto costi-benefici elevato. Il TCS sostiene la posizione della minoranza II della CTT-CN che vuole stralciare i contributi d'esercizio.

Il TCS si oppone fermamente al finanziamento delle misure intese a promuovere il trasporto merci sull'intero territorio (non transalpino) per mezzo del finanziamento speciale "Circolazione stradale". Ricorda che non sussiste alcun mandato costituzionale che giustifichi il prelievo di questo danaro dalla cassa stradale. Le necessità ferroviarie, ivi comprese quelle legate al trasporto ferroviario di merci, devono essere finanziate dal Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF).



CONSEIL DES ÉTATS

14.089 Per un equo finanziamento dei trasporti. Iniziativa popolare

Quest'iniziativa chiede l'equo trattamento degli utenti della strada e della ferrovia, reinvestendo gli introiti fiscali provenienti dalle tasse sui carburanti nell'infrastruttura stradale. Ogni anno, gli utenti della strada versano alla Confederazione oltre 9 miliardi di franchi. Orbene, quest'ultima reinveste nella rete stradale meno di un terzo di questo capitale. Inoltre, la Confederazione ha accumulato un ritardo di circa 20 anni in termini di pianificazione stradale, mentre i sussidi trasversali in favore della ferrovia si sono parallelamente moltiplicati. Sia la conclusione della rete autostradale che il programma d'eliminazione delle strettoie sono nettamente in ritardo rispetto al ruolino di marcia.

Posizione del TCS

Ogni anno, gli automobilisti trascorrono sempre più ore fermi in colonna su una rete delle strade nazionali pianificata negli anni 1960. Mentre, in più punti, le infrastrutture non sono più in grado di rispondere alle necessità, le esigenze in materia di mobilità continuano ad aumentare sotto l'effetto della crescita demografica e dell'urbanizzazione.

Secondo il TCS, è di fondamentale importanza recuperare il grosso ritardo in materia di adeguamento della rete stradale nazionale. Per fare ciò, i sussidi trasversali in favore di altri compiti devono essere ridotti al minimo e gli introiti fiscali provenienti dalla strada vanno reinvestiti per permettere la realizzazione di progetti prioritari come l'eliminazione delle strettoie, la circonvallazione di Morges o l'autostrada del Glattal.

Il traffico stradale versa attualmente oltre 9 miliardi di franchi alla Confederazione sotto forma di imposte, canoni e tasse. Soltanto un terzo di questo importo viene speso in favore dell'infrastruttura stradale. Due terzi finiscono nella cassa federale e vengono versati in favore dei trasporti pubblici. Il TCS chiede una suddivisione equa degli introiti provenienti dagli utenti della strada. Per questo motivo, il Club sostiene l'iniziativa popolare "Per un equo finanziamento dei trasporti".



Proposta di rinvio alla Commissione

Il TCS sostiene pienamente la proposta della minoranza della CTT-CS intesa a rinviare il progetto alla commissione, affinché esamini quest'iniziativa simultaneamente al progetto di Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), il cui messaggio è stato pubblicato il 18 febbraio scorso. Questi due oggetti concernono la stessa materia.

12.3913 Mo. Consiglio nazionale ((Hutter Markus) Favre Laurent). Trasmissione dei dati mensile gratuita per il controllo delle sanzioni sul CO2

Quest'atto parlamentare chiede al Consiglio federale di fare in modo che gli uffici federali amministrino i dati concernenti le emissioni di CO₂ dei veicoli in modo da metterli a disposizione mensilmente e gratuitamente degli importatori. Quest'ultimi hanno bisogno di questi dati per controllare le sanzioni legate alle emissioni di CO₂.

Posizione del TCS

Il TCS raccomanda di accettare questa mozione che vuole migliorare il funzionamento del sistema di sanzioni e favorire la riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli.