

**Touring Club Svizzero**

Ch. de Blandonnet 4
Casella postale 820
1214 Vernier GE
politica@tcs.ch
www.politicatcs.ch

Gérard Métrailler

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

PROSPETTIVE PARLAMENTARI

SESSIONE D'AUTUNNO 2014

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

- 13.077 Legge federale concernente il transito stradale nella regione alpina.
Risanamento galleria autostradale del San Gottardo3
- 12.046 CP e CPM. Modifica del diritto sanzionatorio.....4

CONSIGLIO DEGLI STATI 5

- 14.027 Eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali.
Sblocco dei crediti necessari5
- 14.028 Traffico d'agglomerato. Liberazione dei crediti a partire dal 20156



CONSIGLIO NAZIONALE

13.077 Legge federale concernente il transito stradale nella regione alpina. Risanamento galleria autostradale del San Gottardo

In vista del futuro rifacimento della galleria stradale del San Gottardo, il Consiglio federale propone di costruire un secondo tubo all'interno del quale sarà aperta al traffico una sola corsia di marcia. Il Governo ritiene questa soluzione giudiziosa sia dal punto di vista finanziario che da quello della funzionalità. Permette di rispettare l'articolo costituzionale sulla protezione delle Alpi, garantendo il collegamento con il Canton Ticino sull'asse Nord-Sud.

La maggioranza della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale (CTT-CN) propone di entrare in materia e di aderire così alla posizione del Consiglio degli Stati che, lo scorso marzo, ha già deciso di sostenere il progetto del Consiglio federale.

Posizione del TCS

Il TCS sostiene il progetto del Consiglio federale. È favorevole alla costruzione di una seconda canna alla galleria stradale del San Gottardo per i seguenti motivi:

Ridurre i rischi dovuti agli incidenti e altri eventi

L'attuale galleria a due corsie con circolazione bidirezionale, lunga 17 km, presenta un grosso potenziale di incidente grave. **Un secondo tubo consentirebbe di eliminare il rischio di collisioni frontali e laterali. Ridurrebbe così del 53% il numero delle vittime di incidenti** (fonte: upi 2004). A titolo informativo: Il 16 agosto 2014, all'interno della galleria si è verificato uno scontro frontale tra una vettura e un torpedone. L'incidente ha provocato feriti, ma fortunatamente nessun morto.

Gli incidenti non sono l'unico problema: vi sono anche numerosi eventi che presentano un potenziale di rischio elevato. **Basterebbe un incendio che coinvolge 1 o 2 torpedoni per causare un incidente maggiore.** Finalmente, anche le semplici panne generano rischi importanti, dato che nella galleria non vi sono corsie d'emergenza su cui fermarsi.

Standard e norme di costruzione per i tunnel

Se il tunnel fosse costruito oggi, **le due corsie a circolazione opposta dovrebbero essere separate, conformemente alle norme in vigore (UE).** Del resto, la situazione è identica per i tunnel ferroviari (esempio: la galleria ferroviaria del Monte Ceneri comprende due tubi a un solo binario). È evidente che lo stesso standard di sicurezza debba essere applicato anche per gli utenti della strada.



Collegamento col Ticino

Per procedere al risanamento dell'attuale tunnel senza la realizzazione di una seconda canna, **sarebbe necessario chiudere questo passaggio per circa 3 anni**. Il principale collegamento stradale con il Ticino, aperto tutto l'anno, risulterebbe così completamente bloccato per un lungo periodo. Inoltre, le proposte misure accompagnatorie (strada viaggiante sul treno) sarebbero chiaramente insufficienti per far fronte al trasporto delle auto e dei veicoli pesanti. Provocherebbero anche costi d'infrastruttura e di gestione elevati; gli impianti di trasbordo dovranno poi essere smantellati dopo i lavori di risanamento.

Per il TCS, **la realizzazione del secondo tubo è la miglior soluzione a lungo termine, sia per la sicurezza stradale, sia per la qualità del collegamento, sia dal punto di vista finanziario**. Alla fin fine, è importante ricordare che l'art. 3 al. 2 della legge federale concernente il transito stradale nella regione alpina non lascia alcun margine d'interpretazione per quel che concerne il numero delle corsie di circolazione sfruttabili: *"Non è consentito ampliare la capacità della galleria. In ciascuna canna si potrà circolare su una sola corsia di marcia; qualora sia aperta al traffico soltanto una delle due canne, al suo interno i veicoli potranno circolare su due corsie, una per ogni direzione"*.

12.046 CP e CPM. Modifica del diritto sanzionatorio

La modifica del Codice penale e del Codice penale militare ha un'incidenza importante sulle infrazioni "minori" nell'ambito della Legge sulla circolazione stradale (LCR).

Posizione del TCS

Secondo il TCS, è di fondamentale importanza che le pene pecuniarie con la condizionale siano mantenute. Nell'ambito dell'articolo 42 del Codice penale, che regola le multe con la condizionale, il Club prende posizione nel seguente modo:

Art. 42 al. 1: Secondo decisione del Consiglio nazionale

La sospensione della pena dev'essere possibile sia per le pene pecuniarie che per le pene privative della libertà. Deve poter essere applicata alla totalità della pena e non soltanto alla metà. Il TCS respinge la proposta del Consiglio degli Stati.

Art. 42 al. 2: Secondo proposta del Consiglio federale

La sospensione di una pena pecuniaria deve essere riconosciuta alle stesse condizioni applicate alle pene privative della libertà. L'introduzione di un altro criterio complica la regola e non è né necessario, né giustificato. Sussiste il rischio che il rifiuto della condizionale diventi la norma, ciò che comporterebbe per gli automobilisti multe molto elevate senza condizionale (già dalla prima infrazione). Il TCS sostiene la proposta del Consiglio degli Stati, conforme a quella del Consiglio federale.



CONSIGLIO DEGLI STATI

14.027 Eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali. Sblocco dei crediti necessari

Il Consiglio federale chiede lo stanziamento di un credito di 1,035 miliardi di franchi per la realizzazione di opere di sistemazione situate sui seguenti tratti: Luterbach – Härkingen (660 milioni di franchi), Andelfingen – Winterthur (285 milioni di franchi), Ginevra-Aeroporto – Le Vengeron (50 milioni di franchi) e Crissier (40 milioni di franchi). Il credito rimanente dopo la realizzazione della tappa 2015 sarà di 3,1 miliardi di franchi, sui complessivi 5,5 miliardi disponibili nell'attuale fondo infrastrutturale.

Il Consiglio nazionale ha deciso di aderire al progetto del Consiglio federale. La Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati (CTT-CS) raccomanda pure di accettare questo decreto.

Posizione del TCS

Il TCS sostiene la posizione della CTT-CS e raccomanda di aderire al progetto del Consiglio federale. In merito, ricorda che l'evoluzione degli ingorghi è preoccupante. Alla luce di queste prospettive e tenuto conto dei notevoli ritardi in materia di pianificazione e di realizzazione dei progetti sulla rete delle strade nazionali, i mezzi messi a disposizione per lottare contro gli ingorghi sono insufficienti. **Per accelerare questi importanti investimenti, occorre prendere tutte le misure possibili. Il TCS deplora l'esiguità degli investimenti realizzati dall'entrata in vigore nel 2008 del fondo d'infrastruttura.** Infatti, durante il periodo 2008-2013, nell'eliminazione delle strettoie sono stati investiti soltanto 265 milioni di franchi (fonte: consuntivi dello Stato), mentre i crediti stanziati nel quadro delle tappe 1 e 2 ammontano a 2.4 miliardi di franchi. Se si considera la differenza tra la somma (9.1 miliardi di franchi) versata dagli utenti della strada alla Confederazione e gli importi (2.6 miliardi di franchi) reinvestiti in favore di compiti prettamente stradali, il TCS si oppone fermamente alla volontà del Consiglio federale di rinviare nel tempo i necessari adeguamenti di capacità della rete delle strade nazionali (così come previsto nell'ambito del progetto del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato / FOSTRA).



14.028 Traffico d'agglomerato. Liberazione dei crediti a partire dal 2015

Il Consiglio federale propone di stanziare 1,68 miliardi di franchi per proseguire il programma Traffico d'agglomerato per il periodo 2015-2018. Quest'importo porterà a 5,75 miliardi l'ammontare dei contributi versati, pari a oltre il 95,8% del credito complessivo di 6 miliardi, disponibile per il periodo dal 2008 al 2028.

La CTT-CS raccomanda di adottare questo decreto e propone di seguire il Consiglio nazionale.

Posizione del TCS

Il TCS si oppone fermamente al finanziamento di progetti ferroviari previsti dal Consiglio federale nel quadro dei programmi d'agglomerato, quando le necessità stradali non coperte sono numerose.

Stando alle cifre ufficiali, il Consiglio federale prevede di versare 119 milioni di franchi per progetti stradali di seconda generazione. **Su un totale di 6 miliardi di franchi previsti per 20 anni, solo 687 milioni di franchi serviranno a risolvere i problemi di capacità stradali, ossia soltanto il 12% dei contributi versati o previsti finora.** A titolo di paragone, per la seconda generazione di progetti dal 2015 al 2018, le misure in favore della ferrovia inghiottiranno 448 milioni di franchi. Complessivamente, l'importo dedicato alla ferrovia raggiungerà dunque circa 2'410 milioni di franchi, ciò che rappresenta più o meno il 42% dei contributi. In seguito all'adozione del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FinFer), non vi è alcun motivo di proseguire, a un livello elevato, il sovvenzionamento trasversale in favore della ferrovia. Tenuto conto di queste cifre, un riequilibrio dei progetti in favore della strada è obiettivamente necessario.

Occorre sottolineare che la decisione su questo decreto avrà un impatto importante sul futuro del finanziamento dell'infrastruttura, in particolare sul programmato fondo stradale. Con il progetto del Consiglio federale, numerosi progetti stradali degli agglomerati resteranno nel cassetto fin verso il 2030, a causa della mancanza di mezzi finanziari sufficienti per il periodo 2018-2028. Al FOSTRA verranno drammaticamente a mancare i mezzi finanziari se gli attuali programmi per gli agglomerati coprono soltanto una piccola parte delle necessità legate alla strada.

Alla luce di tutto ciò, il TCS chiede di escludere dai programmi degli agglomerati i progetti prettamente ferroviari e di riassegnare questo denaro alla realizzazione di progetti che mirano alla soluzione dei gravi



problemi di capacità stradale negli agglomerati. Ora, le necessità della ferrovia devono essere assunte nel quadro del nuovo Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FinFer), a sua volta già ampiamente alimentato da introiti stradali.

Tabella : Contributi versati/previsti (in mio. CHF) per tipo di misura

Tipi di misure	Crediti già stanziati		Crediti da stanziare	Totale
	Progetti urgenti	I. generazione	II. generazione	
Ferrovia	1473	489	448	2410
Tram	674	247	341	1262
Bus		84	85	169
Capacità stradale	412	156	119	687
Mobilità dolce		174	272	446
Riqualfica dello spazio stradale		188	195	383
Piattaforme multimodali		104	144	248
Gestione dei sistemi di trasporto		68	78	146
Totale generale	2559	1510	1682	5751

Fonti : Decreto federale concernente il credito globale per il fondo d'infrastruttura (FF 2007 8019), Messaggio relativo al decreto federale sullo stanziamento dei crediti del programma in favore del traffico d'agglomerato a partire dal 2011 (FF 2009 7509), Messaggio relativo al decreto federale sullo stanziamento dei crediti del programma in favore del traffico d'agglomerato a partire dal 2015 (FF 2014 2433).