

**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 ESTIVA 2014

**Contatti**

**Gérard Métrailler**  
Responsabile Politica  
058 827 27 21  
[gerard.metrailler@tcs.ch](mailto:gerard.metrailler@tcs.ch)

**Olivier Fantino**  
Aggiunto responsabile Politica  
058 827 27 18  
[olivier.fantino@tcs.ch](mailto:olivier.fantino@tcs.ch)



## Contenuto

<b>CONSIGLIO NAZIONALE</b> .....	<b>3</b>
14.027 Eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali. Sblocco dei crediti necessari.....	3
14.028 Traffico d'agglomerato. Liberazione dei crediti a partire dal 2015 .....	4
<b>CONSIGLIO DEGLI STATI</b> .....	<b>6</b>
13.4186 Mo. Eberle. Futuro del decreto sulla rete stradale.....	6
12.046 CP e CPM. Modifica del diritto sanzionatorio.....	7



## CONSIGLIO NAZIONALE

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

In aggiunta ai progetti già approvati nell'ambito del modulo 1 del Programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali, 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 volume d'investimento complessivo del modulo 1 ammonterà quindi a circa 2,4 miliardi, per cui il credito rimanente dopo la realizzazione della tappa 2015 sarà di 3,1 miliardi di franchi, sui complessivi 5,5 miliardi disponibili nel fondo infrastrutturale per l'eliminazione dei problemi di capacità.

La Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale (CTT-N) propone di aderire al progetto del Consiglio federale.

#### Posizione del TCS

**Il TCS sostiene la posizione della CTT-N 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.** Se si considera la differenza tra la somma (9.5 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 maggioranza della CTT-N propone di aderire al progetto del Consiglio federale. Tuttavia, una minoranza chiede di rinviare il progetto al Governo, ritenendo che, prima di pronunciarsi su questo stanziamento di credito, occorre chiarire i flussi finanziari e l'alimentazione del futuro Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA).

#### Posizione del TCS

**Il TCS sostiene la minoranza della CTT-N e raccomanda di rinviare il progetto al Consiglio federale. Si oppone fermamente al finanziamento di progetti ferroviari previsti dal Governo nell'ambito dei programmi degli agglomerati, visto che 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. Per la soluzione di problemi di capacità stradale sono previsti in tutto 687 milioni di franchi, 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 infrastrutturale ferroviario (FIF) non c'è più alcun motivo per continuare le sovvenzioni trasversali in favore della ferrovia a un livello elevato. 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), 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	
<b>Ferrovia</b>	1473	489	<b>448</b>	<b>2410</b>
Tram	674	247	341	1262
Bus		84	85	169
<b>Capacità stradale</b>	412	156	<b>119</b>	<b>687</b>
Mobilità dolce		174	272	446
Riqualifica dello spazio stradale		188	195	383
Piattaforme multimodali		104	144	248
Gestione dei sistemi di trasporto		68	78	146
<b>Totale generale</b>	<b>2559</b>	<b>1510</b>	<b>1682</b>	<b>5751</b>

*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).*



## CONSIGLIO DEGLI STATI

### **13.4186 Mo. Eberle. Futuro del decreto sulla rete stradale**

Questa mozione vuole che il Consiglio federale metta in vigore il decreto sulla rete delle strade nazionali. Le opere di sistemazione e il loro finanziamento saranno regolati nel quadro del Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA). Il governo dovrà anche presentare varie opzioni di finanziamento per le necessità supplementari.

#### *Posizione del TCS*

**Il TCS sostiene questa mozione che mira a mettere in vigore il nuovo decreto sulla rete delle strade nazionali.** Quest'ultimo è stato maldestramente vincolato all'accettazione della richiesta di aumentare a 100 franchi il prezzo del contrassegno autostradale e non è dunque stato possibile metterlo in vigore a causa della bocciatura popolare del rincaro della "vignetta".

È importante varare un programma che stabilisca la lista dei progetti da attuare, dei costi e delle prevedibili scadenze di realizzazione. La priorità dovrà essere data alla rapida pianificazione dei complementi di rete autostradale (Morges e Glattal), nonché alle circonvallazioni e ai collegamenti nei piccoli e medi agglomerati urbani.

**È essenziale che le regioni periferiche, come pure i piccoli e medi agglomerati, trovino riscontro nel futuro programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura stradale.** Senza il nuovo decreto sulla rete stradale, una parte importante delle necessità stradali nazionali sarebbe esclusa dal Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) e i complementi della rete autostradale, sebbene assolutamente essenziali per la funzionalità della rete delle strade nazionali, resterebbero formalmente bloccati.



## 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, par. 1, al. 1: Secondo proposta 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 della Commissione del Consiglio degli Stati.

Art. 42, par. 1, 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 respinge la proposta del Consiglio nazionale.