

**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 D'ESTATE 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

LE DUE CAMERE.....	3
12.046 CP e CPM. Modifica del diritto sanzionatorio.....	3
CONSIGLIO NAZIONALE.....	4
14.089 Per un equo finanziamento dei trasporti. Iniziativa popolare.....	4
CONSIGLIO DEGLI STATI	5
14.036 Legge sul trasporto di merci. Revisione totale.....	5
15.3371 Mo. Savary. Sicurezza nella galleria autostradale del San Gottardo	6



LE DUE CAMERE

12.046 CP e CPM. Modifica del diritto sanzionatorio

La divergenza concernente l'articolo 42 del Codice penale riguarda 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 Legge sulla circolazione stradale (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. Per quanto riguarda l'articolo 42 del Codice penale, il TCS sostiene dunque la posizione della CAG-S, che propone di allinearsi alla decisione del Consiglio nazionale.



CONSIGLIO NAZIONALE

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.

Una forte minoranza della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale (CTT/N) propone di rinviare quest'oggetto alla commissione nell'intento di presentarlo simultaneamente al progetto di nuovo Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA).

Posizione del TCS:

Il TCS sostiene pienamente la proposta della forte minoranza della CTT-N 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).

Tra questi due oggetti esiste uno stretto legame materiale e politico.

L'attribuzione totale della tassa di base sugli oli minerali rivendicata dall'iniziativa non può essere esaminata in modo isolato. Al contrario, il livello d'attribuzione può essere stabilito soltanto dopo aver determinato le necessità finanziarie, nell'ambito di un concetto di finanziamento globale. Secondo il TCS, s'impone un esame congiunto dei due oggetti succitati, dato che lo stesso permette d'instaurare la necessaria trasparenza a livello delle necessità finanziarie.



CONSIGLIO DEGLI STATI

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.

Articolo 18 (Progetto 1: Legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali)

Il TCS si oppone fermamente al finanziamento delle misure intese a promuovere il trasporto merci su tutto il territorio (non transalpino) per mezzo del finanziamento speciale "Circolazione stradale". Il Club ricorda che non sussiste alcun mandato costituzionale che giustifichi il prelievo di questo danaro dalla cassa stradale (a titolo di finanziamento di provvedimenti che non siano tecnici). Questo nuovo dirottamento degli introiti provenienti dagli utenti della strada è inaccettabile nel momento in cui, per le sole necessità stradali, mancano i mezzi finanziari e la Confederazione prevede un aumento della tassa sui carburanti. Le necessità ferroviarie, ivi comprese quelle legate al trasporto ferroviario di merci, devono essere finanziate dal Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF).



15.3371 Mo. Savary. Sicurezza nella galleria autostradale del San Gottardo

Questo oggetto mira, da un canto, a ridurre a 60 km/h il limite di velocità all'interno del tunnel del San Gottardo e, dall'altro, a installare un portale termico all'entrata nord dell'attuale galleria. Obiettivo: migliorare la sicurezza prima della realizzazione della seconda canna, prevista verso il 2030.

Posizione del TCS

Il TCS condivide la constatazione dell'autrice della mozione, ossia che il tunnel bidirezionale del San Gottardo costituisca un rischio per gli utenti.

Di conseguenza, sostiene in linea di principio la proposta che mira a installare un portale termico all'entrata nord della galleria. Tuttavia, il Club ricorda che questo impianto è già previsto dal Consiglio federale.

In merito al limite della velocità a 60 km/h, il TCS segnala che una velocità più ridotta ridurrebbe solo marginalmente i potenziali danni in caso di incidente, in particolare in uno scontro frontale. A 80 km/ e a 60 km/h, i rischi di gravi ferite o di decesso sono ingenti.

Riducendo la velocità da 80 km/h a 60 km/h, la durata dell'attraversamento della galleria salirebbe da 12,5 a 17 minuti, ciò che per gli utenti si traduce in un aumento del 35% dell'esposizione al rischio d'incidente. Inoltre, il numero delle collisioni frontali potrebbero addirittura aumentare, dato che il rischio di perdita di concentrazione al volante sarebbe più importante a causa della durata di percorrenza più lunga e della monotonia che la stessa comporta. Occorre rammentare che la disattenzione e la sonnolenza al volante rappresentano appunto le cause principali di incidenti con vittime.

Per i motivi precedentemente esposti, il TCS sostiene la proposta del Consiglio federale e raccomanda di non dar seguito a questa mozione.