

**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 2016

**Contatti**

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

**Laura Salamin**  
Aggiunta Responsabile Politica  
058 827 27 18  
[laura.salamin@tcs.ch](mailto:laura.salamin@tcs.ch)



## Contenuto

<b>CONSIGLIO DEGLI STATI E CONSIGLIO NAZIONALE.....</b>	<b>3</b>
<b>OGGETTI RELATIVI AL FONDO PER LE STRADE NAZIONALI E IL TRAFFICO D'AGGLOMERATO (FOSTRA).....</b>	<b>3</b>
15.023 Consiglio degli Stati: Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Risanamento finanziario e Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali .....	3
<b>CONSIGLIO NAZIONALE.....</b>	<b>5</b>
14.3520 Mo. Grossen. Abrogazione del divieto di attraversamento in prossimità di passaggi pedonali privi di impianto semaforico.....	5
14.3534 Mo. Reimann M. Non discriminiamo i conducenti svizzeri ultrasessantenni con la nuova ordinanza sull'ammissione alla circolazione.....	5
<b>CONSIGLIO DEGLI STATI .....</b>	<b>6</b>
13.3818 Mo. Darbellay. Snellimento delle procedure d'immatricolazione dei veicoli a motore e aumento della sicurezza stradale .....	6
15.3574 Mo. Freysinger. Licenza di condurre in prova. Misure proporzionate contro le infrazioni commesse durante la sua validità.....	6
15.4092 Mo. Lombardi. Strade : Misure di protezione fonica per le strade dopo il 2018 .....	7



## CONSIGLIO DEGLI STATI E CONSIGLIO NAZIONALE

### OGGETTI RELATIVI AL FONDO PER LE STRADE NAZIONALI E IL TRAFFICO D'AGGLOMERATO (FOSTRA)

#### **15.023 Consiglio degli Stati: Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Risanamento finanziario e Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali**

Il fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) si prefigge di garantire a lungo termine il finanziamento delle strade nazionali e dei contributi federali in favore del traffico d'agglomerato. Ancorato nella Costituzione, il FOSTRA sarà alimentato da introiti a destinazione vincolata. Per colmare il prevedibile deficit, il Consiglio federale ha deciso di assegnare al fondo il gettito dell'imposta sui veicoli a motore e di aumentare di 6 centesimi al litro la sovrattassa sugli oli minerali. Come il fondo d'infrastruttura ferroviaria e contrariamente all'attuale fondo d'infrastruttura, il FOSTRA è illimitato nel tempo e migliorerà l'affidabilità della pianificazione e della realizzazione. Chiarificherà anche i flussi e migliorerà la trasparenza.

Il programma di sviluppo strategico (PROSTRA) delle strade nazionali comprende attualmente progetti che rappresentano un volume d'investimento di 16 miliardi di franchi. Annovera i moduli 1, 2 e 3, in precedenza inclusi nel Programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali (PEB), nonché i complementi di rete di Morges e del Glatttal, che saranno integrati nella rete delle strade nazionali. Su richiesta del Consiglio degli Stati, comprende ora anche il decreto federale 2012 sulle strade nazionali, che prevede il trasferimento alla Confederazione di circa 400 chilometri di strade cantonali.

#### **Posizione del TCS**

Il dossier FOSTRA è sulla buona strada; l'istituzione di un fondo per la strada simile a quello esistente per la ferrovia costituisce una priorità per il TCS. Il FOSTRA permette così investimenti a lungo termine per la strada.

La CTT-CS ne ha fissate le grandi linee. In generale, il TCS è favorevole alle proposte di questa commissione, che vanno nella direzione delle richieste del Club.

- Integrazione del decreto sulla rete: il TCS approva l'integrazione del decreto federale sulla rete delle strade nazionali con un contributo al finanziamento da parte dei cantoni e una maggiore partecipazione della Confederazione, attraverso il gettito dell'imposta sugli oli minerali.



- Attribuzione dell'imposta sugli oli minerali: la parte degli introiti dell'imposta sugli oli minerali attribuita a fini stradali deve essere aumentata ad almeno il 60% (dunque almeno il 10% del gettito dell'imposta sugli oli minerali a favore del FOSTRA) per garantire un sufficiente finanziamento del FOSTRA. Il TCS si rallegra dell'aumento della parte degli introiti provenienti dall'imposta sugli oli minerali, obbligatoriamente attribuiti al traffico stradale, aumento deciso dalla CTT-CS.
- Versamento definitivo del 100% della tassa automobilistica al FOSTRA: per il TCS, la tassa automobilistica deve essere impiegata unicamente per scopi stradali (FOSTRA o compiti stradali) e non può essere utilizzata al di fuori di questo settore (per esempio, per compensare gli effetti di misure di risparmio in altri campi d'attività della Confederazione).
- Cofinanziamento dei programmi d'agglomerato: dato che in futuro i progetti ferroviari degli agglomerati urbani saranno finanziati attraverso il FAIF (finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria), il cofinanziamento dei programmi attraverso il FOSTRA dovrà obbligatoriamente limitarsi alla soluzione di problemi stradali. Ciò significa che la fluidità del traffico stradale dovrà essere l'obiettivo numero uno.
- Compensazione del rincaro: la competenza data al Consiglio federale di compensare il rincaro nell'imposta sugli oli minerali non corrisponde al sistema.
- No alla riscossione di imposte a scopo di riserva: un aumento moderato della sovrattassa sui carburanti può essere preso in considerazione se venissero a mancare i mezzi finanziari necessari alla realizzazione di progetti pronti, nonostante il nuovo sistema di ripartizione dell'attribuzione dell'imposta sugli oli minerali.



## CONSIGLIO NAZIONALE

### **14.3520 Mo. Grossen. Abrogazione del divieto di attraversamento in prossimità di passaggi pedonali privi di impianto semaforico**

Questa mozione incarica il Consiglio federale di modificare la seconda frase dell'articolo 47 capoverso 1 dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC) nel modo seguente: "Essi devono usare passaggi pedonali regolati da impianto semaforico, cavalcavia o sottopassaggi che distino meno di 50 metri".

#### Posizione del TCS

Il TCS non sostiene questa mozione. La regolamentazione attuale si giustifica per motivi di sicurezza. Un'eventuale soppressione o limitazione di quella che vien chiamata la regola dei 50 metri non sarebbe adeguata; il rischio d'incidente è maggiore a una distanza di 25-50 metri dai passaggi pedonali, compresi quelli regolati da impianto semaforico.

### **14.3534 Mo. Reimann M. Non discriminiamo i conducenti svizzeri ultrasessantenni con la nuova ordinanza sull'ammissione alla circolazione**

Il Consiglio federale è incaricato, a seguito dell'entrata in vigore delle modifiche del 15 giugno 2012 alle norme della circolazione stradale definite nel programma «Via Sicura», di adottare le seguenti misure: riguardo all'esame di idoneità alla guida di conducenti di età pari o superiore a 70 anni, disciplinato nell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC), l'Esecutivo ordinerà soltanto provvedimenti armonizzati con le normative e le prassi adottate nei Paesi limitrofi, che non comportino una discriminazione degli automobilisti svizzeri rispetto a quelli dei Paesi confinanti in materia di rinnovo della patente.

#### Posizione del TCS

Questa mozione rimette in causa la pertinenza dei controlli medici obbligatori per la fascia d'età 70-74 anni che, alla luce delle statistiche, non è problematica in modo significativo. Il TCS sostiene questa mozione. Tenuto conto del degrado naturale delle facoltà fisiche e psichiche legate all'età, il TCS è favorevole al mantenimento delle visite mediche di controllo per le persone anziane a partire dai 75 anni, a condizione che quest'ultime accentuino il loro ruolo consultivo e rafforzino la responsabilità individuale dei conducenti. Questi controlli medici per



gli anziani devono essere migliorati e non soppressi. Il tutto nell'ottica della prevenzione. Visto il numero ridotto di risultati disponibili, s'impone una valutazione di questi controlli.

## **CONSIGLIO DEGLI STATI**

### **13.3818 Mo. Darbellay. Snellimento delle procedure d'immatricolazione dei veicoli a motore e aumento della sicurezza stradale**

Il Consiglio federale è incaricato di adeguare le basi legali affinché i veicoli a motore omologati nell'UE possano essere registrati direttamente agli sportelli d'immatricolazione degli uffici della circolazione stradale, rendendone così superfluo il controllo obbligatorio. Questa procedura verrebbe applicata ai nuovi veicoli e ai veicoli d'età massima di 12 mesi e chilometraggio non superiore a 2000 chilometri.

#### Posizione del TCS

Per ragioni tecniche, di sicurezza stradale e di protezione dei consumatori (e notevolmente di protezione contro l'inganno), il TCS si oppone a questa mozione.

### **15.3574 Mo. Freysinger. Licenza di condurre in prova. Misure proporzionate contro le infrazioni commesse durante la sua validità**

Questa mozione chiede al Consiglio federale una modifica della legge federale sulla circolazione stradale (LCStr). All'articolo 15a capoverso 4 della LCStr occorre citare che per un annullamento della licenza di condurre in prova fa stato la seconda infrazione grave o medio grave. Si esclude così l'infrazione lieve, punita con un ritiro della licenza in prova per una durata determinata, ma non con la sua revoca. Ciò permetterebbe di rispettare il principio di proporzionalità.

#### Posizione del TCS

Il TCS sostiene questa mozione. L'attuale sistema, che prevede l'annullamento della licenza in prova in caso di seconda infrazione lieve, manca di proporzionalità. Le conseguenze sono infatti estremamente severe: annullamento della licenza di condurre in prova, obbligo di sottoporsi a una perizia psicologica, termine d'attesa di un anno prima di poter ottenere nuovamente un permesso di allievo conducente e di rifare tutta la formazione. Questa prassi che porta all'annullamento della licenza di condurre in prova è giustificata solo se la seconda infrazione è di una certa gravità.



### **15.4092 Mo. Lombardi. Strade : Misure di protezione fonica per le strade dopo il 2018**

Il Consiglio federale è incaricato di attuare le misure amministrative e legislative necessarie per garantire che i progetti di risanamento fonico, oggetto fino al 31 marzo 2018 di accordi programmatici stipulati con la Confederazione, siano sussidiati dalla stessa, anche se la loro realizzazione dovesse avvenire soltanto dopo il 2018.

#### Posizione del CS

Il TCS sostiene questa mozione, intesa a ridurre alla fonte l'impatto fonico dovuto al traffico.