

**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 ESTIVA 2016

Contatti

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

Laura Salamin
Aggiunta Responsabile Politica
058 827 27 18
laura.salamin@tcs.ch



Contenuto

CONSIGLIO NAZIONALE.....	3
15.023 Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Risanamento finanziario e Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali	3
16.3009 Mo. Consiglio degli Stati (CTT-CS). Contrassegno elettronico	4
16.3349 Mo. CTT-CN (15.023). Allestimento di rapporti sui costi di gestione e manutenzione dei tratti NEB	4
CONSIGLIO DEGLI STATI	6
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	7
16.3267 – Po. CTT-S. Valutazione del programma "Via sicura"	7
15.413 Iv.pa. Regazzi. Via sicura. Rimozione rapida degli eccessi e degli effetti collaterali del reato di pirateria della strada	8
15.456 Iv.pa. Reimann M. Innalzare da 70 a 75 anni l'età per la convocazione dei conducenti anziani alla visita di controllo periodica del medico di fiducia.....	9



CONSIGLIO NAZIONALE

15.023 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.

Il programma di sviluppo strategico (PROSTRA) delle strade nazionali comprende 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 :

Con l'istituzione del FOSTRA, ossia di un fondo simile a quello esistente per la ferrovia, si consentono per la strada investimenti a lungo termine. Esaminato dal Consiglio degli Stati nella sessione di primavera, il FOSTRA si trova sulla buona strada. Il TCS accoglie favorevolmente le nuove proposte formulate dalla commissione dei trasporti del Nazionale nel quadro della discussione per articolo. Tuttavia, in seguito al rigetto della maggioranza al momento del voto finale sull'insieme della legge sul FOSTRA, l'intero progetto viene rimesso in questione in modo irresponsabile. Il TCS lancia un appello al Consiglio nazionale affinché riprenda il progetto.

Tra tutte le decisioni prese dalla commissione dei trasporti del Nazionale, il TCS approva in modo particolare quella di aumentare al 60% (+10%), e ciò in modo irrevocabile, la quota a destinazione vincolata dell'imposta sugli oli minerali (imposta di base) attribuita alla strada. Questa parte supplementare del 10% dovrebbe così andare a beneficio del FOSTRA. Contrariamente alla formulazione del Consiglio degli Stati, che si limita ad attribuire una percentuale massima, questa proposta offre di gran lunga una migliore garanzia per il finanziamento a lungo termine delle infrastrutture stradali. Inoltre, il TCS approva i seguenti progressi:



- La rigorosa attribuzione alla strada della tassa automobilistica che, in caso di necessità, non dovrà più alimentare la cassa generale della Confederazione.
- La rinuncia ad adeguare regolarmente al rincaro le tasse sui carburanti.
- Un chiarimento per quanto riguarda l'attribuzione dei contributi in favore del traffico d'agglomerato, che non potranno più essere impiegati per finanziare progetti ferroviari, bensì progetti di trasporti pubblici legati alla strada (tram, bus, ecc.). Dal canto loro, i progetti ferroviari degli agglomerati urbani (S-Bahn) sono finanziati attraverso il FAIF (finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria).

16.3009 Mo. Consiglio degli Stati (CTT-CS). Contrassegno elettronico

Questo atto parlamentare incarica il Consiglio federale di sottoporre al Parlamento, entro la fine del 2017, un progetto relativo all'introduzione del contrassegno elettronico.

Posizione del TCS:

Il TCS si oppone all'introduzione di un contrassegno elettronico. Il contrassegno adesivo costituisce il sistema più semplice e vantaggioso, visti i suoi costi di gestione molto ridotti. La registrazione sistematica degli spostamenti degli utenti della strada solleverebbe inoltre un problema in materia di protezione dei dati.

16.3349 Mo. CTT-CN (15.023). Allestimento di rapporti sui costi di gestione e manutenzione dei tratti NEB

È opportuno introdurre un sistema di rapporti sui costi di gestione e manutenzione dei tratti NEB. La Confederazione e i cantoni non hanno la stessa valutazione dei costi di gestione e di manutenzione dei tratti concernenti il nuovo Decreto sulla rete delle strade nazionali (NEB). Infatti, i cantoni valutano questi costi a 35 milioni di franchi all'anno, mentre l'USTRA le quantifica in 105 milioni annui, ciò che corrisponde a un importo tre volte maggiore. I cantoni sono ora disposti a contribuire a questi costi nella misura di 60 milioni di franchi all'anno, ma esigono in cambio l'introduzione di un sistema di rapporti sui mezzi effettivamente stanziati per la gestione e manutenzione dei tratti NEB.



Posizione del TCS:

Il TCS sostiene questa mozione che introduce trasparenza sui costi e permette di seguire in modo più dettagliato gli impegni effettivamente realizzati dalla Confederazione in favore della gestione e manutenzione dei tratti NEB.



CONSIGLIO DEGLI STATI

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

Questa mozione incarica il Consiglio federale di adattare le basi legali affinché i veicoli nuovi omologati nell'UE possano essere messi in circolazione in Svizzera senza dover superare esami presso le istanze d'ammissione degli uffici della circolazione stradale. La semplificazione dell'ammissione concerne, oltre i veicoli nuovi, quelli che hanno al massimo 12 mesi o che non hanno percorso più di 2000 chilometri.

Posizione del TCS:

Il TCS respinge questa mozione. Ci opponiamo alla stessa da un punto di vista tecnico, ma anche per possibili conseguenze negative sulla sicurezza stradale e, alla fin fine, per i consumatori (in particolare per la protezione contro la frode). In questo modo, la nostra organizzazione sostiene la posizione del Consiglio federale che raccomanda a sua volta di respingere questa mozione.

Il controllo tecnico garantisce la miglior sicurezza possibile

Quando l'importazione e l'omologazione di veicoli rispondono alle severe norme di sicurezza - intenzionalmente o no - soltanto sulla carta, esse possono avere un effetto negativo sulla circolazione stradale. I veicoli interessati possono infatti presentare uno standard inferiore a quanto è richiesto, segnatamente quando sono stati importati da un paese le cui esigenze di sicurezza sono inferiori. Il fatto di autorizzare una terza persona o il proprietario ad effettuare personalmente il controllo d'identificazione costituisce una fonte d'errore che non è né nell'interesse dell'ambiente, né della sicurezza stradale.

La buona qualità dei dati protegge i consumatori dalle brutte sorprese

L'identificazione corretta dei veicoli importati è di capitale importanza per la qualità dei dati della banca MOFIS, che è il punto di riferimento in materia di fiscalità dei veicoli, di cambiamento di proprietario, di controllo tecnico del veicolo da parte dell'ufficio della circolazione stradale e della polizia, oppure in occasione di richiami.

In caso di semplice autodichiarazione dei veicoli importati - in particolare dai privati - la qualità dei dati non sarebbe più garantita. Errori potrebbero essere constatati al più presto dopo il primo controllo tecnico, con spiacevoli conseguenze per il detentore. Per questo motivo, l'identificazione prima



dell'immatricolazione è tanto importante, anche dal profilo della protezione dei consumatori.

Possibilità di delega

Un'eventuale delega del controllo d'identificazione a una terza persona, nell'intento di alleviare i servizi della circolazione cantonali, potrebbe giustificarsi – secondo il TCS – a condizione che questi controlli vengano effettuati da concessionari autorizzati di una determinata marca. Grazie alle loro conoscenze specifiche, alla loro esperienza, nonché alla loro stretta relazione con il costruttore/importatore, potrebbe essere garantita una gestione corretta in caso di richiamo e d'incertezza.

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 manca di proporzionalità, mentre le conseguenze sono 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.

16.3267 – Po. CTT-S. Valutazione del programma "Via sicura"

L'efficacia del programma "Via sicura" è oggetto di una valutazione globale. In funzione delle conclusioni che saranno tratte, alle Camere saranno sottoposte modifiche della pertinente legislazione. Inoltre, la Commissione dei trasporti degli Stati propone al proprio Consiglio di respingere due iniziative parlamentari: una di Fabio Regazzi "Via sicura. Rimozione rapida degli eccessi e degli effetti collaterali indesiderati del reato di pirateria della strada" (15.413) e l'altra di



Maximilian Reimann "innalzare da 70 a 75 anni l'età per la convocazione dei conducenti anziani alla visita di controllo periodica del medico di fiducia" (15.456).

Posizione del TCS:

Valutazione e iniziative non sono incompatibili. Il TCS è favorevole alle valutazioni delle misure adottate nel campo della sicurezza stradale e condivide anche in linea di principio il postulato della CTT-S.

Il TCS sostiene comunque le due iniziative Regazzi e Reimann che non rimettono in questione lo spirito di Via sicura. Per quanto riguarda l'iniziativa Regazzi, le pene massime sono mantenute. Si tratta semplicemente di ridare un margine di valutazione ai giudici, com'è il caso per gli altri settori del diritto penale (vedi punto successivo). Circa l'iniziativa Reimann, essa mantiene il sistema, adattandolo alla realtà. Questa richiesta trova giustificazione nel dossier "sicurezza stradale" dell'upi.

15.413 Iv.pa. Regazzi. Via sicura. Rimozione rapida degli eccessi e degli effetti collaterali del reato di pirateria della strada

Questa iniziativa mira a mantenere il reato di pirateria della strada e le pene massime in cui si può incorrere, ridando però ai tribunali e alle autorità amministrative il necessario margine d'apprezzamento affinché le sanzioni possano essere adattate alle concrete circostanze del reato (rischio creato) e alla natura del comportamento scorretto della persona colpevole. Quest'obiettivo sarà raggiunto con le seguenti misure:

1. Stralcio del limite inferiore della pena previsto all'articolo 90 capoverso 3 LCStr, in modo da armonizzare la sanzione con quella prevista per il reato di cui all'articolo 129 CP (Esposizione a pericolo della vita altrui), oggettivamente più grave e punito con una pena di detenzione sino a cinque anni o con una pena pecuniaria.
2. Stralcio della sanzione automatica di cui all'articolo 90 capoverso 4 LCStr che istituisce la presunzione assoluta che siano soddisfatte le condizioni per il reato di pirateria della strada, senza permettere al giudice di tenere adeguatamente conto delle circostanze concrete, del rischio causato o della volontà dell'autore (sentenza del Tribunale federale 1C_397/2014, consid. 2.4.1). Il capoverso 4 dovrebbe limitarsi a fissare una soglia a partire dalla quale vi è "grave inosservanza di un limite di velocità" ai sensi del capoverso 3 e che permette di applicare quest'ultimo se sono soddisfatte le altre condizioni. Ciò impedisce anche che la presunzione si applichi in caso di corse di servizio urgenti (luce blu).



3. Riduzione a sei mesi del periodo minimo di revoca della licenza di condurre (art. 16c cpv. 2 lett. abis LCStr), ossia al doppio del periodo minimo di revoca previsto in caso di grave violazione delle regole della circolazione stradale.

Posizione del TCS:

Il TCS sostiene l'iniziativa parlamentare Regazzi. La sicurezza stradale è una preoccupazione di primo piano del TCS. I pirati della strada che si comportano in modo irresponsabile e mettono concretamente in pericolo gli altri utenti della strada devono essere puniti in maniera esemplare.

Via sicura ha comunque introdotto regole eccessivamente rigide che portano a risultati aberranti. Tali regole obbligano le autorità a condannare in modo sproporzionato cittadini che non hanno nulla in comune con i conducenti senza scrupoli presi di mira in un primo tempo.

Senza intaccare la sostanza del reato di pirateria della strada, che continuerà a essere punibile con una pena detentiva fino a quattro anni e con un ritiro della licenza di condurre di durata illimitata, l'iniziativa parlamentare Regazzi chiede di:

- stralciare la pena minima di un anno di detenzione. In questo modo, i giudici ritroveranno il margine d'apprezzamento necessario per adeguare le sanzioni alle circostanze concrete del reato e alla violazione effettiva commessa dall'autore;
- ridurre la durata minima di revoca della licenza di condurre da 24 a 6 mesi, ciò che rimane comunque una durata coerente – segnatamente per una persona senza precedenti condanne nell'ambito della circolazione stradale – e sufficientemente dissuasiva.

Queste correzioni ristabiliscono una coerenza con il resto dell'ordine giuridico, pur consentendo alle autorità di continuare a punire molto severamente – ma in maniera ben più mirata – i veri pirati della strada.

15.456 Iv.pa. Reimann M. Innalzare da 70 a 75 anni l'età per la convocazione dei conducenti anziani alla visita di controllo periodica del medico di fiducia

Questa iniziativa parlamentare chiede la seguente modifica della legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale:



a. all'articolo 15d, capoverso 2, l'età prevista per la convocazione dei conducenti anziani alla visita di controllo periodica da parte di un medico di fiducia è innalzata da 70 a 75 anni;

b. all'articolo 2°, le attività di prevenzione della Confederazione sono estese in modo tale da contemplare anche la sensibilizzazione dei conducenti anziani, affinché assumano di propria iniziativa la responsabilità di decidere quando smettere di guidare.

Posizione del TCS:

L'iniziativa parlamentare in questione rimette in causa la pertinenza dei controlli medici obbligatori per la fascia d'età 70-74 anni, che alla luce delle statistiche non è significativamente problematica. Il TCS sostiene quest'iniziativa parlamentare. Tenuto conto del degrado naturale delle facoltà fisiche e psichiche di una persona legate all'età, il TCS è favorevole al mantenimento dei controlli medici per gli anziani e alla loro posticipazione ai 75 anni, ma alla condizione che i citati controlli accentuino il loro ruolo consultivo e rafforzino la responsabilità individuale dei conducenti. Le visite mediche per i conducenti anziani devono essere migliorate e non soppresse. Tutto ciò in nome della prevenzione. Visti gli esigui risultati a disposizione, è necessaria una valutazione di questi controlli.