

**Touring Club Svizzero**

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

Gérard M trailler

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 DI PRIMAVERA 2014

Contatti

Gérard M trailler
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
13.102 Limite di spesa per il promovimento del trasporto di merci per ferrovia attraverso le Alpi. Modifica	3
CONSIGLIO DEGLI STATI	4
13.077 Legge federale concernente il transito stradale nella regione alpina. Risanamento galleria autostradale del San Gottardo	4
13.4186 Mo. Eberle. Futuro del decreto sulla rete stradale	6
12.3421 Mo. Gruppo LR. Stop alla responsabilità collettiva dei nuovi conducenti. Soppressione dei corsi di aggiornamento obbligatori	6



CONSIGLIO NAZIONALE

13.102 Limite di spesa per il promovimento del trasporto di merci per ferrovia attraverso le Alpi. Modifica

Attualmente, la promozione del trasporto di merci per ferrovia è di competenza del conto di finanziamento speciale "circolazione stradale" (FSCS). È previsto che i sussidi diminuiranno progressivamente e saranno versati fino al 2018. Stando alle previsioni, il credito messo a disposizione tra il 2011 e il 2018 non sarà utilizzato interamente: nel 2018, l'amministrazione federale prevede un "resto" risparmiato di circa 170 milioni su un totale di circa 1,5 miliardi di franchi disponibili.

Questa proposta mira a prorogare di 5 anni – ossia fino al 2023 – il versamento dei sussidi in favore del trasporto per ferrovia di merci in transito, per un importo medio di 70 milioni di franchi all'anno. Questi versamenti supplementari saranno interamente a carico del FSCS.

La maggioranza della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale (CTT-CN) sostiene il progetto del Consiglio federale che consiste nell'aumentare di 180 milioni il limite di spesa iniziale. Una minoranza della CTT-CN propone invece di mantenere il limite di spesa al livello attuale, pur prorogando di tre anni il versamento dei sussidi, ossia fino al 2021.

Posizione del TCS

Il TCS ricorda che, secondo le previsioni ufficiali dell'USTRA, il finanziamento speciale della "circolazione stradale" (FSCS), verso il 2018, sarà purtroppo a corto di mezzi. Vista l'importanza delle future necessità stradali, il TCS si oppone categoricamente a qualsiasi nuovo sovvenzionamento trasversale strada-ferrovia e, di conseguenza, all'aumento del credito di 180 milioni. Il Club accetta invece la proposta della minoranza della CTT-CN che consiste nel prorogare questi versamenti fino al 2021, senza aumentare il credito complessivo.



CONSIGLIO DEGLI STATI

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

Entro il 2020-25, l'attuale galleria stradale sotto il San Gottardo dovrà essere chiusa per tre anni allo scopo di poter realizzare importanti lavori di risanamento. Per quest'ultimi sono state esaminate numerose varianti, prendendo in considerazione sia importanti misure d'accompagnamento, sia la realizzazione di una seconda canna. Il Consiglio federale ha optato per la costruzione di un secondo tubo al San Gottardo, senza però aumentare il numero delle corsie. Ognuna delle due gallerie sarà monodirezionale a corsia unica, con una fascia per le fermate d'emergenza.

La maggioranza della CTT-CS sostiene il progetto del Consiglio federale. Sono state depositate anche tre proposte di minoranza. La prima chiede di rinviare il progetto al governo, affinché ne esamini la costituzionalità e la compatibilità con gli accordi internazionali. La seconda vuole pure rinviare il progetto al Consiglio federale, con la richiesta di garantire che la seconda canna non pregiudicherà i terminali ferroviari della Svizzera centrale e che per ogni direzione di marcia sarà aperta al traffico una sola corsia. Anche la terza proposta chiede il rinvio del progetto all'Esecutivo, affinché sottoponga un programma di rinuncia ad altri progetti stradali.

Posizione del TCS

Il TCS sostiene pienamente la posizione del Consiglio federale e si oppone alle tre proposte di minoranza. Ritiene che il tubo di risanamento auspicato dal governo costituisca l'unica variante accettabile per realizzare i lavori all'interno dell'attuale tunnel stradale bidirezionale.

L'importo necessario per la costruzione di una galleria per permettere il risanamento e il rinnovamento di quella esistente ammonta a circa 2,8 miliardi di franchi, ossia 800 milioni in più rispetto alla variante di risanamento senza la realizzazione di un secondo tubo. Tuttavia, questa seconda variante richiederebbe l'organizzazione di un trasporto combinato con stazioni di carico provvisorie (strada viaggiante corta per il traffico pesante e il trasporto di automobili), per una spesa di circa 2 miliardi. Dopo i lavori di risanamento, le stazioni di carico dovranno essere smantellate e il materiale rotabile venduto. Senza canna di risanamento, lo stesso esercizio si ripeterebbe tra 30 o 40 anni (in occasione del prossimo risanamento), con un nuovo miliardo di costi inutili per finanziare le stesse misure d'accompagnamento.



Il supplemento per la costruzione del tubo di risanamento sarà rapidamente compensato dalla facilità con cui potranno essere effettuati i futuri lavori di manutenzione. Inversamente, l'organizzazione di una strada viaggiante provocherebbe costi elevati, senza benefici futuri, e resterebbe un provvedimento insufficiente. Va sottolineato che l'introduzione di una strada viaggiante rischia pure di entrare in conflitto con gli interessi del traffico ferroviario ordinario.

Il TCS sottolinea un altro aspetto importante: con la costruzione di una galleria di risanamento, il rischio di collisione frontale o laterale scomparirà. Infatti, dopo il risanamento del tunnel esistente, la circolazione si svolgerà soltanto in una sola direzione di marcia, mentre la seconda via fungerà unicamente da corsia di sicurezza per le fermate d'emergenza. Polizia, pompieri e ambulanze potranno così raggiungere velocemente e liberamente il luogo di un incidente. In caso d'incendio o di sinistro di maggiore entità, il numero delle persone esposte risulterà dimezzato. Dal profilo della sicurezza, i vantaggi per gli utenti sono importanti.

In caso di lavori di rifacimento o in seguito a un incidente, il traffico potrà essere deviato provvisoriamente verso l'altro tunnel. Ciò ridurrà gli ingorghi e le emissioni inquinanti dei veicoli. Inoltre, il collegamento attraverso la galleria stradale del San Gottardo sarà più affidabile.

Senza la realizzazione del tubo di risanamento, si dovrà chiudere quello esistente per numerosi anni e costruire temporaneamente un'enorme infrastruttura, con due stazioni di carico, ognuna delle quali dovrà essere dotata di otto rampe per il traffico pesante. Queste due stazioni provvisorie occuperebbero, rispettivamente, una superficie totale di 80'000 m² (circa 12 campi di calcio) e 56'000 m² (circa 8 campi di calcio). Inoltre, per gli autocarri si dovrebbe abolire il divieto di circolare di notte, ciò che comporterebbe un impatto fonico supplementare (orari di sfruttamento previsti: dalle 04.00 alle 24.00). Nonostante questi costosi provvedimenti, una parte importante del traffico stradale sceglierebbe itinerari alternativi, ossia il passaggio attraverso i Grigioni (San Bernardino) oppure il Vallese (Sempione/Gran San Bernardo).

In definitiva, questo progetto non mette a repentaglio né l'articolo costituzionale sulla protezione delle Alpi, né la politica di trasferimento. L'utilizzo di un'unica corsia di circolazione e il sistema contagocce sono ancorati nella legge.



13.4186 Mo. Eberle. Futuro del decreto sulla rete stradale

Questa mozione vuole che il Consiglio federale metta in vigore al più presto possibile il decreto sulla rete delle strade nazionali. Le opere di sistemazione e il loro finanziamento saranno regolati nel quadro della strategia di sviluppo dell'infrastruttura stradale. In particolare, il governo dovrà presentare varie opzioni di finanziamento delle 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 entrato in vigore in seguito alla bocciatura popolare del rincaro della "vignetta".

Parallelamente, 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, talvolta esclusi dal programma d'agglomerato del fondo infrastrutturale.

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, le loro necessità saranno escluse dalla discussione; progetti essenziali per la funzionalità della rete delle strade nazionali resteranno inutilmente bloccati.

Per quanto riguarda il finanziamento, il TCS rileva che la strada genera già ora annualmente 9,5 miliardi di entrate : risorse sufficienti per coprire le sue esigenze (infatti, solo 2,6 miliardi sono al momento investiti in favore della strada) . Ration per cui si oppone a ogni aumento del sovraddazio sugli oli minerali.

12.3421 Mo. Gruppo LR. Stop alla responsabilità collettiva dei nuovi conducenti. Soppressione dei corsi di aggiornamento obbligatori

L'atto parlamentare chiede al Consiglio federale di rendere obbligatori i corsi di aggiornamento soltanto per i nuovi conducenti che si rendono colpevoli di una grave infrazione della legge sulla circolazione stradale. Il Consiglio nazionale ha



deciso di dar seguito a questa mozione che intende sopprimere la formazione alla guida complementare obbligatoria.

Una forte maggioranza della CTT-CE (9 voti contro 1) raccomanda di non dar seguito a questo oggetto.

Proposta del TCS

La formazione alla guida complementare, cosiddetta "formazione in 2 fasi", è stata introdotta nel 2005. Essa si prefigge di ridurre il rischio d'incidente dei nuovi conducenti. Almeno il 50% dei giovani conducenti tra i 18 e i 24 anni è coinvolto in un incidente della strada. Questa fascia della popolazione presenta il tasso d'infortunio più elevato. Le cifre sono chiare e mostrano che non si tratta affatto di casi isolati, come pretende l'argomentazione che accompagna questa mozione. Inoltre, nell'80% degli incidenti gravi con un danno alle persone causato da conducenti alle prime armi, l'infortunio è imputabile a una mancanza d'esperienza o a un errore di valutazione (errore concernente la stima della velocità all'entrata di una curva) da parte del conducente.

Secondo il parere del TCS, questa mozione è contraria all'interesse generale della popolazione in fatto di sicurezza stradale. La mozione propone di compiere un passo indietro assolutamente inaccettabile. *"Meglio prevenire che guarire"*. Tutto ciò è particolarmente vero nel settore della sicurezza stradale, dato che le conseguenze per le vittime di un incidente sono gravi: decessi, invalidità fisiche e ferite gravi, disturbi psichici. Questi danni sono irreversibili. Non possiamo dunque accontentarci di aspettare che i nuovi conducenti commettano un'infrazione grave prima d'intervenire nella formazione, come propone la mozione in questione. Occorre sottolineare che un incidente grave non è necessariamente legato a uno sbaglio grave.

Il TCS è convinto che la prevenzione in materia di sicurezza stradale dipenda inevitabilmente da una buona formazione per tutti i conducenti. È irresponsabile attendere che si verifichi un incidente prima di dispensare un'adeguata formazione ai nuovi conducenti. Occorre infine rilevare che la formazione alla guida è già in fase d'analisi e di ottimizzazione da parte di un gruppo di esperti (progetto OPERA-3 dell'Ufficio federale delle strade). Il TCS sostiene pertanto la raccomandazione della CTT-CE di respingere questa mozione.