

**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'AUTUNNO 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 (in ordine cronologico)

CONSIGLIO NAZIONALE 3

15.3382 Mo. CAPTE-CN. Compensazione del CO2 all'estero. Modifica della legge sul CO23

CONSIGLIO DEGLI STATI 4

15.023 Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Risanamento finanziario e Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali4

13.440 Iv. pa. Müri. Decreto federale concernente la rete delle strade nazionali5

13.4186 Mo. Eberle. Futuro del decreto sulla rete stradale.....5

14.3152 Mo. Fournier. Per una visione coerente dello sviluppo e del finanziamento delle infrastrutture stradali d'importanza nazionale.....5

13.074 Strategia energetica 2050, primo pacchetto di misure. Per un abbandono pianificato dell'energia nucleare (Iniziativa per l'abbandono del nucleare). Iniziativa popolare6



CONSIGLIO NAZIONALE

15.3382 Mo. CAPTE-CN. Compensazione del CO2 all'estero. Modifica della legge sul CO2

Questa mozione vuole una modifica della legge sul CO2 per permettere l'acquisto di almeno il 50% di certificati all'estero, nell'intento di raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. Una minoranza della CAPTE-CN propone di respingere la mozione.

Posizione del TCS

Il TCS sostiene pienamente questa mozione, necessaria per raggiungere gli obiettivi climatici. Ritiene che il problema climatico sia globale e che le principali fonti di emissioni si situino al di fuori delle nostre frontiere, segnatamente nei paesi meno sviluppati rispetto alla Svizzera e nettamente più popolati. Intervenendo direttamente laddove i problemi di emissione sono più gravi, il sistema sarebbe non solo più efficace dal punto di vista ambientale, ma anche vantaggioso dal profilo economico, sia in termini di costi che di sostegno allo sviluppo di questi paesi.



CONSIGLIO DEGLI STATI

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. 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 per 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.

Posizione del TCS

Il TCS è favorevole all'inserimento nella Costituzione di un articolo concernente l'obiettivo analogo al progetto di finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria.

Il TCS approva inoltre l'assegnazione al FOSTRA di tutti gli introiti dell'imposta sulle auto (imposta all'importazione), indipendentemente dalle condizioni delle finanze della Confederazione (nessun utilizzo al di fuori del FOSTRA). Inoltre, il Club ritiene che l'entrata in materia della maggioranza della CTT-CS su un aumento della parte attribuita alla strada della tassa sui carburanti sia un passo nella giusta direzione. Tuttavia, questa parte va aumentata al minimo al 60%. In caso di ripresa del decreto 2012 sulle strade nazionali, questa parte dovrebbe essere aumentata perlomeno a un livello che superi il 60%.

Sulla base di queste riflessioni appare che l'aggiustamento fiscale proposto dalla Commissione supera nettamente il limite di 3 centesimi al litro richiesto dal TCS. Tale aumento può essere considerato solo se non è più possibile di finanziare progetti pronti ad essere realizzati malgrado una nuova ripartizione equa degli oneri svincolati. In questo contesto, il TCS si oppone anche all'attribuzione, al



Consiglio federale, della competenza di adattare periodicamente le tasse sui carburati all'inflazione.

In merito al Programma di sviluppo, il TCS sostiene l'integrazione dei complementi di rete di Morges e del Glattal nel decreto concernente rete.

Tuttavia, anche se saluta la ripresa del decreto 2012 concernente la rete, il TCS ritiene opportuno rinunciare alla ripresa di questo decreto in quanto questo è legato ad una nuova modifica della legge sul contrassegno autostradale (contrassegno elettronico / aumento).

Obietti relativi al decreto federale concernente la rete delle strade nazionali:

13.440 Iv. pa. Müri. Decreto federale concernente la rete delle strade nazionali

Quest'oggetto si prefigge di mettere in vigore il decreto federale sulla rete delle strade nazionali 2012, attraverso una compensazione dei costi finora presa a carico dai cantoni. Prevede la copertura delle sistemazioni supplementari attraverso gli introiti attribuiti secondo l'articolo 86 della Costituzione.

13.4186 Mo. Eberle. Futuro del decreto sulla rete stradale

L'obiettivo di questa mozione è di mettere in vigore il decreto sulla rete delle strade nazionali 2012, contemporaneamente all'adozione del progetto FOSTRA. La mozione vuole anche garantirne il finanziamento nel quadro del nuovo fondo stradale, presentando varie opzioni.

14.3152 Mo. Fournier. Per una visione coerente dello sviluppo e del finanziamento delle infrastrutture stradali d'importanza nazionale

Questo oggetto chiede di mettere in vigore il Piano settoriale dei trasporti del 26 aprile 2006 nel settore stradale e di adattare le modalità di finanziamento delle infrastrutture stradali, onde poter stanziare i mezzi richiesti per il finanziamento a lungo termine della rete di base (strade nazionali), della rete complementare (strade principali svizzere) e della loro manutenzione, come pure del traffico d'agglomerato.

15.3799 Mo. CTT-CS. Decreto sulla rete stradale e 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. Dovrà tener conto del legame tra il contrassegno elettronico e l'entrata in vigore del decreto federale sulla rete delle strade nazionali. I prezzi del contrassegno elettronico saranno fissati in modo tale da coprire i costi supplementari per la Confederazione che non saranno compensati dai cantoni.

Posizione del TCS

Il TCS sostiene la ripresa del decreto sulla rete delle strade nazionali nel programma di sviluppo strategico. Questo decreto, che è frutto di un lungo negoziato tra i diversi attori, non deve tuttavia prevedere un finanziamento attraverso un trasferimento sugli utenti degli oneri finora assunti dai cantoni. Conviene prevedere un'adeguata compensazione dei cantoni che saranno sgravati della manutenzione dei 400 km di strade che sarà assunta dalla Confederazione.

La maggior parte di questi tratti stradali non essendo sottomessi all'obbligo del contrassegno stradale, il TCS si oppone all'idea di legare la ripresa del decreto sulla rete delle strade nazionali all'aumento del prezzo del contrassegno. Per coprire le sistemazioni da realizzare nell'ambito di questo decreto 2012, il TCS chiede l'attribuzione, accanto al contributo dei cantoni, di un supplemento delle tasse prelevate sui carburanti che si aggiungerebbe al 10% supplementare chiesto per il FOISTRA.

Infine, il TCS si oppone a un contrassegno elettronico. Il contrassegno adesivo rappresenta il sistema più semplice e più vantaggioso, visto i suoi bassi oneri di funzionamento. La registrazione sistematica dei movimenti degli utenti sulla rete delle strade nazionali sarebbe problematica dal punto di vista della protezione dei dati.

13.074 Strategia energetica 2050, primo pacchetto di misure. Per un abbandono pianificato dell'energia nucleare (Iniziativa per l'abbandono del nucleare). Iniziativa popolare

Il Consiglio federale ha deciso di presentare la Strategia energetica 2050 quale controprogetto indiretto all'iniziativa popolare "Per l'abbandono del nucleare". In questo modo prevede di ridurre il consumo di energia e di elettricità, nonché di ancorare a tappe nella legge sull'energia obiettivi quantitativi. Nel settore della mobilità, il primo pacchetto della riforma mira ad accrescere l'efficienza energetica e anche a garantire l'accesso ai mercati internazionali dell'energia,



segnatamente nel campo dei carburanti. Di seguito, la strategia energetica 2050 prevede incentivi fiscali sull'energia.

Posizione del TCS

Il TCS respinge categoricamente le misure e gli obiettivi previsti a medio termine (sistema di incentivi fiscali). Non occorre combattere il consumo di mobilità, ma piuttosto intervenire direttamente per ridurre i suoi danni. Di conseguenza, nel settore dei veicoli il TCS propone di continuare con le misure d'efficienza energetica. Inoltre, è impensabile fissare obiettivi vincolanti a lungo termine, senza presentare parallelamente i provvedimenti necessari per raggiungerli.

Nel settore dei veicoli, il TCS è favorevole ai provvedimenti tecnici, come le norme d'emissione per i veicoli di nuova immatricolazione, a condizione di rinunciare, in un secondo tempo, all'introduzione di tasse d'incentivazione, rinunciando ad applicare norme più restrittive rispetto a quelle in vigore nell'Unione europea.

Nel dettaglio, il TCS prende posizione nel seguente modo:

Progetto 1: Legge sull'energia

Art. 45, cpv. 1

Questa disposizione concerne l'etichetta energetica, in particolare per i veicoli. Per il TCS, è importante adattare l'attuazione di questo strumento all'evoluzione della tecnica, onde offrire ai consumatori le informazioni più aggiornate.

Art. 45, cpv. 2

Questo capoverso autorizza il Consiglio federale a sopprimere misure tecniche per sostituirle con strumenti di economia di mercato.

Le esigenze tecniche relative ai veicoli costituiscono un efficace strumento per ridurre le emissioni di CO₂. In nessun caso esse vanno soppresse in favore di incentivi economici (sussidi, sanzioni o tasse) che, per la collettività, risulterebbero meno efficaci e nettamente più costosi. Inoltre, questa disposizione spalancherebbe le porte a ogni sorta di provvedimenti di incentivazione nel campo dei veicoli. Alla luce di tutto ciò e per non imboccare, a livello europeo, una via solitaria, il TCS raccomanda di stralciare questo capoverso oppure di escludere i veicoli dal suo campo d'applicazione.