

NATIONALRAT / CONSEIL NATIONAL / CONSIGLIO NAZIONALE

Frühjahrssession 2012 / Session de printemps 2012 / Sessione primaverile 2012

Ergänzung zur Tagesordnung vom Donnerstag, 1. März und Mittwoch, 7. März 2012**Complément à l'ordre du jour du jeudi 1 mars et du mercredi 7 mars 2012****Completamento all'ordine del giorno di giovedì 1 marzo e di mercoledì 7 marzo 2012****Behandlung in Kat. IV / traitement en cat. IV****Anträge des Bundesrates / Propositions du Conseil fédéral / Dichiarazione del Consiglio federale**

+ Annahme - Adoption - Adozione

- Ablehnung - Rejet - Reiezione

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication****Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni**

10.3019	n	Mo. Lustenberger. Energieintensive Betriebe. Stromkosten Mo. Lustenberger. Entreprises grandes consommatrices d'énergie. Frais d'électricité Mo. Lustenberger. Aziende con elevato consumo di energia; tariffe dell'energia elettrica	-
10.3095	n	Mo. Glanzmann. Förderung des Reisebusses als umweltfreundliches kollektives Transportmittel Mo. Glanzmann. Promotion de l'autocar, moyen de transport collectif respectueux de l'environnement Mo. Glanzmann. Incentivazione dei viaggi in pullman, in quanto forma di mobilità collettiva ed ecologica	-
10.3099	n	Po. Amherd. Sicherheit auf Passstrassen Po. Amherd. Sécurité sur les routes de montagne Po. Amherd. Sicurezza sulle strade dei passi alpini	-
10.3111	n	Mo. Giezendanner. Zulassung von Drehlichtern für alle Abschleppfahrzeuge Mo. Giezendanner. Autorisation des gyrophares orange pour toutes les dépanneuses Mo. Giezendanner. Ammissione delle luci girevoli per tutti i veicoli di soccorso	-
10.3177	n	Mo. Fluri. Mikroverunreinigungen im Abwasser. Finanzierungslösung für weiteren Ausbau der Kläranlagen Mo. Fluri. Micropolluants dans les eaux usées. Solution de financement pour le financement du développement des stations d'épuration Mo. Fluri. Microinquinanti nelle acque di scarico. Soluzione di finanziamento per il potenziamento degli impianti di depurazione delle acque	-
10.3178	n	Po. Schenker Silvia. Swissinfo. Erweiterung des Leistungsauftrages Po. Schenker Silvia. Swissinfo. Elargissement du mandat de prestations Po. Schenker Silvia. Swissinfo. Ampliamento del mandato di prestazioni	-
10.3185	n	Mo. Hutter Markus. Änderung und Ergänzung des RTVG. Verwaltungskosten der Billag. Transparenz Mo. Hutter Markus. Modification et complément LRTV. Frais administratifs de Billag. Transparence Mo. Hutter Markus. Modifica e integrazione della LRTV. Trasparenza per le spese d'amministrazione di Billag	-
10.3188	n	Mo. von Siebenthal. Schaffung von wertschätzenden rechtlichen Rahmenbedingungen für Waldeigentümer Mo. von Siebenthal. Créer un cadre légal qui permette de rémunérer équitablement les propriétaires de forêts Mo. von Siebenthal. Creazione di condizioni quadro giuridiche per indennizzare in modo equo i proprietari di bosco	-

10.3207	n	Po. (Brélaz) Hodgers. Schweizerische Depeschenagentur. Neue Finanzierungsquelle Po. (Brélaz) Hodgers. Agence télégraphique suisse. Nouvelle source de financement Po. (Brélaz) Hodgers. Nuova fonte di finanziamento per l'Agenzia telegrafica svizzera))))))	-
10.3368	n	Mo. (Rennwald) Fehr Hans-Jürg. Unabhängigkeit der SDA Mo. (Rennwald) Fehr Hans-Jürg. Indépendance de l'ATS Mo. (Rennwald) Fehr Hans-Jürg. Indipendenza dell'ATS)))	-
10.3224	n	Mo. (Cathomas) Lustenberger. Den Auswirkungen des Klimawandels rechtzeitig begegnen Mo. (Cathomas) Lustenberger. Limiter à temps les conséquences du changement climatique Mo. (Cathomas) Lustenberger. Affrontare per tempo le ripercussioni del cambiamento climatico (Bek./Opp. Rutschmann, Wasserfallen)		+
10.3266	n	Mo. (Stump) Nordmann. Smart Grid. Modernisierung der Stromnetze Mo. (Stump) Nordmann. Smart Grid. Modernisation des réseaux d'électricité Mo. (Stump) Nordmann. Modernizzare le reti elettriche in ambito delle "smart grids" (Bek./Opp. Rutschmann)		+
10.3283	n	Mo. Lustenberger. Änderung und Ergänzung des RTVG. Einjährige Verjährungsfrist für Radio- und TV-Gebühren Mo. Lustenberger. Modification de la LRTV. Prescription d'un an pour les redevances de réception radio et télévision Mo. Lustenberger. Modifica/integrazione della LRTV: un solo anno come termine di prescrizione per i canoni radiotelevisivi		-
10.3324	n	Mo. (Schmidt Roberto) Amherd. Transport von gefährlichen Gütern auf alpenquerenden Nationalstrassen Mo. (Schmidt Roberto) Amherd. Transport de marchandises dangereuses sur les routes nationales transalpines Mo. (Schmidt Roberto) Amherd. Trasporto di merci pericolose su strade nazionali transalpine		-
10.3357	n	Po. Amherd. Lötschbergachse ins Nationalstrassennetz Po. Amherd. Inclusion de l'axe du Lötschberg dans le réseau des routes nationales Po. Amherd. Introduzione dell'asse del Lötschberg nella rete delle strade nazionali		-
10.3362	n	Mo. Fraktion RL. Gentechnikgesetz. Mehr Forschung im Bereich der grünen Gentechnologie Mo. Groupe RL. Loi sur le génie génétique. Promouvoir la recherche dans le domaine du génie génétique vert Mo. Gruppo RL. Legge sull'ingegneria genetica. Più ricerca nel settore dell'ingegneria genetica verde		-
10.3371	n	Mo. Graf-Litscher. Gültigkeitsdauer des Führerausweises von berufsmässigen Fahrzeugführerinnen und -führern der Kategorie D Mo. Graf-Litscher. Durée de validité du permis de conduire pour chauffeurs professionnels de véhicules de la catégorie D Mo. Graf-Litscher. Durata di validità della licenza di condurre per i conducenti professionali della categoria D		-
10.3416	n	Po. Thorens Goumaz. Klimaschutz und Ernährung Po. Thorens Goumaz. Protection du climat et choix alimentaires Po. Thorens Goumaz. Protezione del clima e scelte alimentari (Bek./Opp. Bortoluzzi)	Bekämpft Combattu Opposizione	+
10.3417	n	Po. Wasserfallen. Flüssiger Verkehr ist ökologischer Po. Wasserfallen. Le trafic est plus écologique lorsqu'il est fluide Po. Wasserfallen. Traffico scorrevole più ecologico		-

10.3437	n	Mo. (Schenk Simon) Rime. Höheres Gesamtgewicht für zweiachsige Gesellschaftswagen Mo. (Schenk Simon) Rime. Relèvement du poids effectif autorisé des autocars à deux essieux Mo. (Schenk Simon) Rime. Aumento del peso totale degli autobus a due assi	-
10.3456	n	Mo. (Zisyadis) Leuenberger-Genève. Für Businesszonen in der zweiten Klasse der SBB-Züge Mo. (Zisyadis) Leuenberger-Genève. Wagons de travail CFF de seconde classe Mo. (Zisyadis) Leuenberger-Genève. Carrozze FFS di seconda classe attrezzate per lavorare con mezzi informatici	-
10.3505	n	Mo. Fehr Jacqueline. Monitoring über das Ausmass der Medienkonzentration Mo. Fehr Jacqueline. Mesurer le degré de concentration des médias Mo. Fehr Jacqueline. Monitoraggio della concentrazione dei media in Svizzera	-
10.3509	n	Mo. Giezendanner. Mehr Flexibilität bei der periodischen Fahrzeugprüfung von schweren Motorfahrzeugen Mo. Giezendanner. Contrôle périodique des camions. Pour une plus grande flexibilité Mo. Giezendanner. Maggiore flessibilità per l'esame periodico dei veicoli pesanti	-
10.3528	n	Po. (Lachenmeier) Teuscher. Auswirkungen von allgemeinen Temporeduktionen Po. (Lachenmeier) Teuscher. Effets d'un abaissement général des limitations de vitesse Po. (Lachenmeier) Teuscher. Effetti di una generale riduzione dei limiti di velocità	-
10.3529	n	Po. (Lachenmeier) Hodgers. Plafonierung der Verkehrsflächen Po. (Lachenmeier) Hodgers. Pour une limitation des surfaces de transport Po. (Lachenmeier) Hodgers. Limitare le superfici di traffico	-
10.3539	n	Mo. Allemann. Verbreitung von Live-Streams via Internet Mo. Allemann. Libéraliser le régime des diffusions originales en continu sur Internet Mo. Allemann. Diffusione in streaming dei programmi (Bek./Opp. Rickli Natalie)	Bekämpft Combattu Opposizione +
10.3594	n	Po. Barthassat. Tage mit hoher Schadstoffbelastung. Belastungsmindernde Verhaltensweisen fördern Po. Barthassat. Pics de pollution. Encourager les bons comportements Po. Barthassat. Incoraggiare comportamenti ecocompatibili durante i picchi di inquinamento	-
10.3611	n	Mo. Müller Thomas. SRG. Keine zusätzlichen Gebührengelder Mo. Müller Thomas. Les besoins financiers de la SSR ne doivent pas être couverts par une augmentation des redevances Mo. Müller Thomas. SSR: nessun aumento dei canoni radiotelevisivi	-
10.3619	n	Mo. de Buman. Intensive Palmölproduktion. Bekämpfung der umweltschädlichen Auswirkungen auf internationaler Ebene Mo. de Buman. Production intensive de l'huile de palme. Lutter sur le plan international contre les effets dévastateurs pour l'environnement Mo. de Buman. Lotta internazionale contro il devastante impatto ambientale della produzione intensiva di olio di palma (Bek./Opp. Rutschmann)	Bekämpft Combattu Opposizione +
10.3717	n	Mo. Fraktion RL. Attraktive energetische Sanierung und Ersatz von Altbauten Mo. Groupe RL. Economies d'énergie. Créer des conditions attrayantes pour les assainissements et pour la reconstruction des vieux bâtiments Mo. Gruppo RL. Incentivare il risanamento energetico e la sostituzione di vecchie costruzioni	-



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3019 – Mozione

Aziende con elevato consumo di energia; tariffe dell'energia elettrica

Depositato da



Lustenberger Ruedi

Data del deposito

01.03.2010

Depositato in

Consiglio nazionale

Stato attuale

Non ancora trattato

Testo depositato

Il Consiglio federale è incaricato di adeguare il diritto sull'energia elettrica, integrandovi le seguenti precisazioni:

- disciplinare in modo inequivocabile a partire da quale consumo un'impresa non è più considerata consumatore finale con servizio universale secondo l'articolo 6 LAEI;
- introdurre un distinguo tra le espressioni "prezzi di costo" e "prezzi di mercato", di cui tenere conto in sede di definizione delle tariffe.

Motivazione

Da quando è stato liberalizzato il mercato elettrico, le aziende svizzere caratterizzate da un elevato consumo di energia devono in parte far fronte a un notevole aumento dei prezzi dell'energia, riconducibile a diverse cause. A riguardo, la presente mozione intende attirare l'attenzione su due ambiti problematici:

- è poco chiaro a partire da quale livello di consumo un'azienda perde effettivamente lo statuto di "consumatore finale" con servizio universale ai sensi dell'articolo 6 LAEI;
- diversamente dai "prezzi di mercato", i "prezzi di costo" non costituiscono un fattore determinante in sede di definizione delle tariffe.

Parere del Consiglio federale del 21.04.2010

Il Consiglio federale è perfettamente consapevole dell'importanza che le tariffe elettriche rivestono per l'economia, in particolare per le aziende caratterizzate da un elevato consumo di energia. La legge del 23 marzo 2007 sull'approvvigionamento elettrico (LAEI; RS 734.7), che mira ad un approvvigionamento elettrico sicuro e a un mercato orientato alla concorrenza, suddivide i consumatori finali in tre gruppi:

1. Secondo l'articolo 6 capoverso 2 sono considerati consumatori fissi finali con servizio universale le economie domestiche e gli altri consumatori finali con un consumo annuo inferiore a 100 megawattori.
2. Anche i consumatori finali con un consumo annuo di almeno 100 megawattori che non ricevono energia elettrica in base a un contratto di fornitura scritto, negoziato individualmente (art. 11 cpv. 2 dell'ordinanza del 14 marzo 2008 sull'approvvigionamento elettrico; OAEI; RS 734.71), hanno diritto al servizio universale secondo l'articolo 6 LAEI.

3. I consumatori finali con un consumo annuo di almeno 100 megawattori che ricevono energia elettrica in base a un contratto di fornitura scritto, negoziato individualmente (art. 11 cpv. 2 OAEI), non hanno più diritto al servizio universale secondo l'articolo 6 LAEI. Per questo gruppo di consumatori finali è attualmente in corso una procedura in relazione a una decisione emanata dalla EICOM il 25 giugno 2009 in merito "all'obbligo di fornitura e all'impostazione tariffale per i consumatori fissi finali secondo l'articolo 6 LAEI; qualifica di come consumatrice finale che rinuncia all'accesso alla rete ai sensi della LAEI". Il Consiglio federale non si esprime riguardo a questioni materiali che concernono direttamente tale procedura.

Non appena la procedura sarà conclusa, la situazione potrà considerarsi chiarita per tutti i consumatori finali. Pertanto non vi è alcuna necessità di adottare provvedimenti a livello legale.

Ai consumatori finali che non hanno più diritto al servizio universale secondo l'articolo 6 LAEI si applicano le tariffe di mercato. Nell'Istruzione 5/2008 "Prezzi di costo e contratti di acquisto a lungo termine secondo l'articolo 4 capoverso 1 dell'ordinanza sull'approvvigionamento elettrico", la EICOM ha introdotto un distinguo tra le espressioni "prezzi di costo" e "prezzi di mercato". Il documento spiega che i prezzi di costo si compongono dei seguenti elementi: spese per l'acquisto di energia, spese per il materiale e il personale, costi finanziari e ammortamenti, altre spese d'esercizio per la produzione di energia elettrica, spese straordinarie e accantonamenti.

Secondo l'articolo 3j capoverso 2 dell'ordinanza sull'energia del 7 dicembre 1998 (OEn; RS 730.01), il prezzo di mercato corrisponde alla media, ponderata sulle quantità, del corso giornaliero (prezzo spot) dell'elettricità nelle contrattazioni di borsa nell'area di mercato Svizzera. Esso è fissato e pubblicato trimestralmente dall'Ufficio federale dell'energia (UFE), per il trimestre corrente, sulla base dei dati del trimestre precedente. L'UFE ha deciso di calcolare il prezzo di mercato sulla base dei dati di Swissix. Tale valore va utilizzato anche come limite superiore per i prezzi di costo.

In sede di definizione delle tariffe, non è pertanto necessario introdurre un'ulteriore differenziazione tra prezzi di mercato e i prezzi di costo.

Le richieste della presente mozione sono già soddisfatte, o lo saranno prossimamente sulla base degli esiti della procedura in corso dinanzi al Tribunale amministrativo federale. Alla luce di queste considerazioni, il Consiglio federale propone di respingere la mozione.

Proposta del Consiglio federale del 21.04.2010

Il Consiglio federale propone di respingere la mozione.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (6)

Büchler Jakob Gysin Hans Rudolf Heim Bea Kunz Josef Schelbert Louis

Segmüller Pius

Soggetti (in tedesco): Aiuto

Stromversorgung Elektrizitätsmarkt Unternehmen elektrische Energie Energiepreis
Energieverbrauch Selbstkostenpreis Marktpreis Auslegung des Rechts Gesetzesevaluation
Industrieunternehmen Schwerindustrie Halbstoff- und Papierindustrie Betriebskosten

Ergänzende Erschliessung:

Competenza

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni
(DATEC)

Vi trovate qui: [Il Parlamento svizzero](#) > [Ricerca](#) > [Geschaeft](#)

© Il Parlamento svizzero / CH - 3003 Berna, Colofone, Note legali



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3095 – Mozione

Incentivazione dei viaggi in pullman, in quanto forma di mobilità collettiva ed ecologica

Depositato da	 Glanzmann-Hunkeler Ida
Data del deposito	11.03.2010
Depositato in	Consiglio nazionale
Stato attuale	Non ancora trattato

Testo depositato

Si invita il Consiglio federale:

1. a prendere in considerazione, nelle sue riflessioni strategiche sulla gestione del traffico del tempo libero, i viaggi in pullman, una forma di mobilità collettiva particolarmente sicura ed ecologica;
2. a ridurre l'onere finanziario a carico delle imprese di pullman - per quanto ciò sia di competenza federale - in particolare abolendo, o quanto meno riducendo progressivamente entro il 2014, la tassa forfettaria sul traffico pesante.

Motivazione

Stando alle statistiche dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale, attualmente circa la metà dei trasporti privati è da ricondurre al traffico del tempo libero. In Svizzera tale quota raggiunge addirittura il 60 per cento. Il mezzo di trasporto più frequentemente usato in questo contesto è l'automobile. Secondo l'Ufficio federale dell'ambiente, ne risulta un maggiore volume di emissioni foniche e di sostanze nocive. Ciò è in contrasto con l'indotto economico del traffico del tempo libero, che riveste particolare importanza soprattutto nel settore turistico.

Nel quadro della strategia nazionale Traffico del tempo libero, gli uffici del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni prevedono pertanto di spostare lo split modale del traffico del tempo libero verso il trasporto pubblico e il traffico lento, pur nella consapevolezza che, in ragione delle distanze, delle mete e della disponibilità di mezzi di trasporto pubblici (ad es. per raggiungere le ferrovie di montagna), attualmente ciò non è sempre possibile. Nelle strategie messe a punto dalla Confederazione si dimentica per lo più che i pullman, un mezzo di trasporto collettivo, efficiente e particolarmente ecologico, concorrono già oggi in misura significativa alla riduzione dell'inquinamento ambientale e delle code nel traffico stradale, e quindi anche nel traffico del tempo libero.

È ormai provato che il bilancio dei pullman è particolarmente positivo sotto il profilo ambientale. Il loro consumo ogni 100 chilometri, ad esempio, è pari a soli 0,6 a 0,9 litri di carburante per persona, a fronte dei 5,9 litri consumati da un'automobile con motore diesel e dei 7,6 litri di un'automobile con motore a benzina. Inoltre, se confrontati con le normali

automobili, i pullman occupano soltanto una minima parte della superficie stradale per trasportare lo stesso numero di persone. Senza contare, infine, che i pullman si mettono in viaggio soltanto se vi è un sufficiente numero di passeggeri.

Attraverso provvedimenti mirati di promozione dei viaggi in pullman, quale complemento ai trasporti pubblici di linea, si possono decongestionare notevolmente le strade e tutelare l'ambiente; le autorità e gli ambienti politici dovrebbero pertanto prendere in considerazione sistematicamente e in modo deciso questa forma di mobilità nelle riflessioni strategiche sulle modalità di gestione del traffico.

Parere del Consiglio federale del 12.05.2010

1. Se si mettono in relazione i costi esterni e le prestazioni di trasporto, i pullman raggiungono certamente un miglior risultato, rispetto al traffico motorizzato privato, per quanto riguarda l'impatto ambientale e la sicurezza. Essi, tuttavia, non coprono totalmente i loro costi. La summenzionata strategia nazionale Traffico del tempo libero è concepita come un orientamento globale e, pertanto, non si limita a singoli vettori o mezzi di trasporto. Anche nel traffico del tempo libero devono essere utilizzati i mezzi di trasporto che possiedono i vantaggi comparativi maggiori per quanto riguarda, ad esempio, l'efficienza energetica, le emissioni di CO₂, le emissioni foniche, la superficie necessaria per l'infrastruttura di trasporto, ecc. In tal senso, i pullman svolgono chiaramente un importante ruolo e vengono, di conseguenza, tenuti in considerazione nelle ulteriori riflessioni svolte nell'ambito della strategia Traffico del tempo libero.

2. Già al momento dell'introduzione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), il Consiglio federale e il Parlamento erano consapevoli della grande importanza dei pullman, in particolare nel settore turistico. Per questo motivo, già da allora era stata stabilita a livello legislativo una tassazione forfettaria di questa categoria di veicoli con un onere massimo di 500 franchi l'anno. I pullman sono quindi privilegiati rispetto ai veicoli la cui imposizione fiscale è commisurata alle prestazioni e che pagano generalmente tasse molto più elevate. Come esposto nel punto 1, i pullman non coprono totalmente i loro costi esterni. Una riduzione o l'eliminazione della tassa forfettaria non è pertanto opportuna. La sua eliminazione, proposta dall'autore della mozione, richiederebbe un adeguamento dell'articolo 4 capoverso 2 della legge sul traffico pesante.

Proposta del Consiglio federale del 12.05.2010

Il Consiglio federale propone di respingere la mozione.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (22)

Amstutz Adrian Bader Elvira Binder Max Böhler Jakob Cathomas Sep
Estermann Yvette Flückiger-Bäni Sylvia Glauser-Zufferey Alice
Haller Vannini Ursula Hany Urs Hochreutener Norbert Hutter Markus
Leutenegger Filippo Loepfe Arthur Lustenberger Ruedi Müller Philipp
Müller Thomas Müller Walter Pfister Gerhard Segmüller Pius Theiler Georges
Zemp Markus

Soggetti (in tedesco): [Aiuto](#)

[Omnibus Reise](#) [Verkehrsunternehmen](#) [saubere Technologie](#) [Schwerverkehrsabgabe](#)
[sektorale Beihilfe](#) [Strassenverkehr](#)

Ergänzende Erschliessung:

Competenza

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni
(DATEC)

Vi trovate qui: [Il Parlamento svizzero](#) > [Ricerca](#) > [Geschaeft](#)


© Il Parlamento svizzero / CH - 3003 Berna, Colofone, Note legali



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3099 – Postulato

Sicurezza sulle strade dei passi alpini

Depositato da	 Amherd Viola
Data del deposito	15.03.2010
Depositato in	Consiglio nazionale
Stato attuale	Non ancora trattato

Testo depositato

Il Consiglio federale è invitato a verificare:

- in che modo sia possibile controllare l'idoneità alla guida sui tratti alpini dei conducenti di autocarri;
- come disciplinare e mettere in atto un sistema univoco a livello europeo attraverso il quale sia possibile attestare la formazione, l'esperienza e l'allenamento dei camionisti nella guida sui tratti alpini;
- come coinvolgere le imprese e le associazioni di trasporti svizzere nell'elaborazione dei criteri relativi a detta formazione.

Motivazione

Il fatto che la mozione 08.3008 relativa al divieto di circolazione per camion pericolosi sui tratti alpini, da me presentata, sia stata respinta non ha, purtroppo, contribuito a risolvere il problema. Il transito di merci pericolose sui tratti alpini continua pertanto a minacciare l'integrità fisica e la vita della popolazione e degli utenti della strada. Questa situazione è inaccettabile. Il consigliere federale Leuenberger si è detto sensibile alla questione, imputando tuttavia il pericolo non tanto agli autocarri, tecnicamente inappuntabili, quanto ai loro conducenti che, particolarmente sollecitati dalla guida su questi tratti, non frenano correttamente.

Poiché è chiaro che non esiste la volontà di imporre un divieto generale al trasporto di merci pericolose sui passi, la Confederazione dovrebbe per lo meno impegnarsi a tenere lontani da questi luoghi i conducenti non idonei alla guida. In particolare i camionisti che trasportano merci pericolose dovrebbero poter dimostrare di disporre, oltre che di un allenamento sufficiente, della formazione e dell'esperienza adeguate per effettuare corse sui tratti alpini. A tale scopo si potrebbe introdurre un esame riconosciuto a livello internazionale e conforme a criteri standard, il cui superamento andrebbe riportato sulla licenza di condurre. L'elaborazione dei criteri e l'attuazione delle misure di formazione necessarie dovrebbero possibilmente coinvolgere le imprese di trasporti.

Parere del Consiglio federale del 12.05.2010

Il Consiglio federale ritiene che una formazione adeguata dei conducenti di mezzi pesanti sia un elemento imprescindibile per garantire la sicurezza sulle strade. A questo scopo,

con l'ordinanza del 15 giugno 2007 sull'ammissione degli autisti (OAut; RS 741.521), ha inasprito sensibilmente le esigenze relative all'esame di conducente e prescritto, per questa categoria professionale, una formazione periodica obbligatoria di 35 ore da svolgere ogni cinque anni. Nell'ambito dell'esame e della formazione periodica sono trattati anche i seguenti temi che contribuiscono a migliorare la sicurezza sugli assi di transito attraverso le Alpi:

- conoscenza delle caratteristiche tecniche e del funzionamento dei dispositivi di sicurezza per controllare il veicolo, minimizzare l'usura e prevenire le anomalie del funzionamento; si tratta in particolare del corretto impiego dei diversi freni, segnatamente in presenza di tratti in pendenza;
- capacità di caricare il veicolo rispettando i principi di sicurezza e di corretta utilizzazione del veicolo. In questo contesto vengono trattati, ad esempio, i temi seguenti: forze agenti sui veicoli in movimento, uso dei rapporti del cambio di velocità in funzione del carico del veicolo e delle caratteristiche stradali, ripartizione del carico, conseguenze del sovraccarico assiale, dinamica di guida;
- prevenzione degli infortuni e analisi degli incidenti stradali che coinvolgono autocarri, autobus e furgoncini;
- sensibilizzazione degli autisti in merito all'importanza dell'idoneità fisica e mentale per una guida sicura.

L'OAut è conforme alle disposizioni vigenti nella Comunità europea. Essa riprende infatti i contenuti della direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2003 sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri. Sia in Svizzera che nell'Unione europea sono state quindi create le premesse affinché gli autisti vengano formati in modo adeguato e seguano regolarmente aggiornamenti e perfezionamenti professionali.

Queste esigenze si applicano a maggior ragione anche agli autisti che trasportano merci pericolose i quali, visto l'elevato potenziale di rischio del loro carico, da diversi decenni sono obbligati a seguire una formazione articolata e approfondita. L'Accordo europeo del 30 settembre 1957 relativo al trasporto internazionale su strada delle merci pericolose (RS 0.741.621), ratificato da oltre 40 Stati e recepito nella normativa nazionale nell'ordinanza del 29 novembre 2002 concernente il trasporto di merci pericolose su strada (RS 741.621), disciplina la formazione di base e quella periodica come segue: prima di poter trasportare merci pericolose, gli autisti devono seguire una formazione di tre giorni e superare il relativo esame finale. Ogni cinque anni essi sono tenuti inoltre ad assolvere una formazione periodica obbligatoria di due giorni su tematiche inerenti il trasporto di merci pericolose. Nel quadro di queste formazioni, sono trattati in modo approfondito anche altre tematiche quali la sicurezza del carico o la dinamica di guida (ad es. nel caso di trasporti di cisterne).

Pertanto, come già esposto nella risposta alla mozione Amherd 09.3455, "Accordo internazionale concernente una formazione speciale per i conducenti che transitano con mezzi pesanti attraverso le Alpi", il Consiglio federale ritiene superfluo introdurre disposizioni su una formazione supplementare.

Proposta del Consiglio federale del 12.05.2010

Il Consiglio federale propone di respingere il postulato.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (17)

Aeschbacher Ruedi Amacker-Amann Kathrin Bader Elvira Cathomas Sep
Darbellay Christophe Donzé Walter Freysinger Oskar Germanier Jean-René
Hochreutener Norbert Meier-Schatz Lucrezia Meyer-Kaelin Thérèse
Rossini Stéphane Roux Paul-André Schmidt Roberto Segmüller Pius
Simoneschi-Cortesi Chiara Zemp Markus

Soggetti (in tedesco): [Aiuto](#)

[Fahrpersonal](#) [berufliche Eignung](#)
[Beförderung gefährlicher Güter](#) [Kontrolle](#)

[Sicherheit im Strassenverkehr](#)

[Passstrasse](#)
Ergänzende Erschliessung:
[Nutzfahrzeug](#)

48

[Güterverkehr auf der Strasse](#)

[Führen](#) **Competenza**

[Verkehrsunternehmen](#)

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni

(DATEC)

Vi trovate qui: [Il Parlamento svizzero](#) > [Ricerca](#) > [Geschaeft](#)



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3111 – Mozione

Ammissione delle luci girevoli per tutti i veicoli di soccorso

Depositato da



Giezendanner
Ulrich

Data del deposito	16.03.2010
Depositato in	Consiglio nazionale
Stato attuale	Non ancora trattato

Testo depositato

Il Consiglio federale è incaricato di modificare l'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC) affinché in futuro tutti i veicoli di soccorso professionali possano circolare, sulle autostrade e sulle strade normali, dotati di luci girevoli.

Motivazione

Recuperare e caricare un veicolo in panne o incidentato su una strada pubblica spesso può richiedere molto tempo. Senza contare che, non di rado, tali operazioni devono essere eseguite in punti particolarmente pericolosi. Inoltre, una volta rimorchiato il veicolo, non è possibile guidare il a velocità normale. Le luci girevoli arancioni in funzione avvertono gli altri utenti della strada e proteggono il personale a bordo del veicolo di soccorso. Sino ad oggi, a seconda del vantone, le luci girevoli arancioni possono essere utilizzate solo sulle autostrade.

Parere del Consiglio federale del 12.05.2010

L'articolo 110 capoverso 3 lettera b dell'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV; RS 741.41) autorizza i veicoli che costituiscono per gli altri utenti della strada un pericolo non facilmente riconoscibile, a impiegare luci gialle di pericolo. I dettagli in merito sono disciplinati in alcune direttive del 1974. Queste autorizzano i veicoli di soccorso professionali a segnalare agli altri utenti della strada per mezzo di luci gialle di pericolo i loro interventi su autostrade e semiautostrade (ossia il traino di veicoli in panne tramite corda, sbarra di rimorchiatura, carrello di sostegno o braccio telescopico). Questo tipo di segnalazione non è, invece, previsto per il trasporto di veicoli in panne caricati sull'automezzo di soccorso o per garantire la sicurezza di veicoli fermi, ad esempio mentre si prepara la loro rimozione. Anche sul resto della rete stradale l'uso delle luci di pericolo non è ammesso.

Le direttive del 1974 tenevano conto della situazione del traffico di allora (per quanto riguarda la tecnica di rimorchio, l'intensità del traffico, la velocità e la differenza di velocità). Le luci gialle avevano la funzione di segnalare un pericolo dove strettamente necessario, in modo da evitare che un eccesso di segnali di avvertimento finisse per diminuire l'attenzione portata a ognuno di essi singolarmente.

Questo principio è fondamentalmente valido anche oggi. Le condizioni quadro per l'impiego di luci gialle in caso di pericolo sono, tuttavia, parzialmente cambiate. Oggi, ad esempio, i veicoli a motore leggeri vengono di regola caricati sull'automezzo di soccorso e

non più sollevati, come spesso avveniva, dalla parte dell'asse anteriore, per poi essere trainati lasciandoli poggiare sull'asse posteriore. Durante questo tipo di interventi, pertanto, il veicolo di soccorso oggi è altrettanto veloce degli altri utenti della strada e, mentre è in movimento, non costituisce più, potenzialmente, un particolare pericolo.

Il problema della differenza di velocità tra i veicoli di soccorso e il resto del traffico si limita oggi agli interventi che riguardano il traffico pesante. Considerato l'aumento dell'intensità del traffico, un pericolo sempre maggiore è costituito anche dai veicoli fermi sulla carreggiata. Questi rappresentano una grave minaccia su tutti i tipi di strada, e non solo sulle autostrade e sulle semiautostrade. I veicoli in panne devono certamente essere messi in condizioni di sicurezza il più presto possibile, oggi, tuttavia, la preparazione per il trasporto di un veicolo fermo costituisce un pericolo maggiore, in particolare anche perché, di regola, durante questa operazione in prossimità del veicolo si trattengono delle persone sulla strada. Le direttive non tengono conto di queste circostanze e devono pertanto essere riesaminate.

A questo scopo occorrerà, del resto, considerare non solo i veicoli di soccorso, ma anche quelli destinati alla manutenzione delle strade. Anche nel caso di quest'ultimi, infatti, occorre verificare se sia possibile migliorare la sicurezza per mezzo di luci di pericolo, sia dal punto di vista delle condizioni di lavoro sia da quello del traffico, e se il loro impiego non debba oltre che autorizzato anche essere reso obbligatorio. Bisogna infine anche verificare se, a differenza di quanto stabilito dalle direttive in vigore, durante il rimorchio sia ancora giustificato in generale l'uso delle luci di pericolo.

Il Consiglio federale, in conclusione, è disposto a esaminare globalmente gli effetti dell'impiego delle luci di pericolo e, eventualmente, ad adeguare le basi legali alle nuove conoscenze. Esso non dà seguito, nondimeno, alla precisa richiesta della mozione, perché questa potrebbe portare a una soluzione non del tutto adeguata. Per queste ragioni il Consiglio federale respinge la mozione.

Proposta del Consiglio federale del 12.05.2010

Il Consiglio federale propone di respingere la mozione.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (50)

Amstutz Adrian Baader Caspar Baumann J. Alexander Bigger Elmar Binder Max
Borer Roland F. Bortoluzzi Toni Brönnimann Andreas Büchel Roland Rino
Dunant Jean Henri Estermann Yvette Fehr Hans Fiala Doris Flückiger-Bäni Sylvia
Füglister Lieni Geissbühler Andrea Martina Glauser-Zufferey Alice Glur Walter
Graber Jean-Pierre Heer Alfred Hurter Thomas Hutter Markus Joder Rudolf
Kaufmann Hans Killer Hans Kunz Josef Leutenegger Filippo Miesch Christian
Mörgeli Christoph Müller Walter Müri Felix Nidegger Yves Pfister Theophil
Reimann Lukas Reymond André Rickli Natalie Simone Rime Jean-François
Rutschmann Hans Schenk Simon Scherer Marcel Schibli Ernst Schwander Pirmin
Stahl Jürg Stamm Luzi von Rotz Christoph von Siebenthal Erich Walter Hansjörg
Wandfluh Hansruedi Wobmann Walter Zuppiger Bruno

Soggetti (in tedesco): Aiuto

Strassenverkehrsordnung Fahrzeugausrüstung Sicherheit im Strassenverkehr Verkehrsunfall
Nutzfahrzeug Dienstleistungsunternehmen

Ergänzende Erschliessung:

Competenza

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni
(DATEC)

Vi trovate qui: [Il Parlamento svizzero](#) > [Ricerca](#) > [Geschaeft](#)

© Il Parlamento svizzero / CH - 3003 Berna, Colofone, Note legali



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3177 – Mozione

Microinquinanti nelle acque di scarico. Soluzione di finanziamento per il potenziamento degli impianti di depurazione delle acque

Depositato da



Fluri Kurt

Data del deposito

17.03.2010

Depositato in

Consiglio nazionale

Stato attuale

Non ancora trattato

Testo depositato

Il Consiglio federale è incaricato di rinunciare, al momento attuale, alla modifica dell'ordinanza sulla protezione delle acque e, prima di riprendere i lavori di modifica dell'ordinanza, di creare con basi adeguate:

- una ponderazione globale degli interessi in cui devono essere considerati gli aspetti legati a costi e benefici, la valutazione delle attività di ricerca dopo la loro conclusione, lo stato della tecnica, il consumo energetico e il tema delle nanoparticelle. Inoltre, devono essere consultati anche gli attori interessati a livello cantonale e comunale;

- una proposta di soluzione per finanziare l'introduzione di fasi di depurazione supplementari per l'eliminazione dei microinquinanti negli impianti di depurazione delle acque che tenga conto del principio di causalità. In tale ambito vanno esaminati sia i modelli con una tassa applicata ai prodotti con componenti critiche che i modelli per un'imposizione uniforme a livello svizzero di tutte le persone imponibili;

- una modifica della legge sulla protezione delle acque in modo che la Confederazione si impegni a cofinanziare le misure per lo sviluppo della tecnologia e il numero necessario di impianti pilota di grandi dimensioni in esercizio permanente per l'eliminazione di microinquinanti.

Motivazione

L'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) ha avviato a fine 2009 l'indagine conoscitiva per la modifica dell'ordinanza sulla protezione delle acque, con scadenza al 30 aprile 2010. Secondo l'UFAM, entro i prossimi otto-dodici anni, i circa cento principali impianti di depurazione delle acque dovranno essere potenziati in modo tale da eliminare determinate sostanze organiche in tracce. Le misure necessarie implicano degli investimenti in Svizzera pari a 1,2 miliardi di franchi e causano un massiccio aumento del consumo energetico e dei costi d'esercizio. Di conseguenza, anche le tasse per lo smaltimento delle acque di scarico aumenteranno in modo considerevole per una parte della popolazione e dell'economia. Nonostante il fatto che diverse attività di ricerca non siano ancora concluse, la Confederazione prevede già l'adattamento delle basi giuridiche.

La tecnica di eliminazione dei microinquinanti organici non è né pronta per essere commercializzata né sperimentata in esercizio permanente su impianti di grandi

dimensioni. I termini di pianificazione e di applicazione sono quindi troppo brevi. Inoltre, non è accettabile il fatto che solo una parte di chi inquina debba assumersi l'intero finanziamento tramite elevate tasse di smaltimento delle acque di scarico. Le reazioni alle previste modifiche dei cantoni, delle città e dei comuni quali principali interessati sono chiare: la proposta è ritenuta precoce.

Parere del Consiglio federale del 21.04.2010

La modifica dell'ordinanza del 28 ottobre 1998 sulla protezione delle acque (OPAc; RS 814.201) dovrà consentire di sancire le misure volte a ridurre i microinquinanti nelle acque al fine di proteggere gli ecosistemi e l'acqua potabile. Il DATEC ha avviato a fine 2009 la relativa indagine conoscitiva, con scadenza al 30 aprile 2010.

L'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) aveva elaborato in precedenza una strategia per la riduzione delle immissioni di microinquinanti provenienti dallo smaltimento delle acque di scarico urbane tenendo ampiamente conto delle basi scientifiche e tecniche. In tale ambito rientrano anche le ponderazioni del rapporto costi/benefici effettuate a livello nazionale in stretta collaborazione con gli attori interessati (rappresentanti dei settori dell'approvvigionamento di acqua potabile e dell'eliminazione delle acque di scarico urbane, del settore sanitario e dell'industria, dei cantoni e delle associazioni interessate) nel quadro del progetto "Strategie MicroPoll". È inoltre stata esaminata anche la possibilità di stanziare dei contributi federali. Per poter applicare il principio di causalità sancito dall'articolo 3a della legge del 24 gennaio 1991 sulla protezione delle acque (LPAC; RS 814.20) e in considerazione della situazione critica delle finanze federali si è tuttavia rinunciato a una soluzione di finanziamento di questo genere. Altri dati di base quali una valutazione del consumo energetico supplementare e dello stato della tecnica sono parte integrante di un rapporto di sintesi che sarà presumibilmente pubblicato a fine 2010.

A seconda dei pareri che saranno espressi in sede di indagine conoscitiva potrebbe essere necessario procedere all'elaborazione di ulteriori studi ai sensi della presente mozione, come ad esempio un esame approfondito di un finanziamento delle misure necessarie basato sul principio del "chi inquina paga". Per ora il Consiglio federale intende comunque attendere i pareri che scaturiranno dall'indagine conoscitiva e decidere su come procedere sulla base della valutazione dei pareri espressi.

Proposta del Consiglio federale del 21.04.2010

Il Consiglio federale propone di respingere la mozione.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (4)

Amherd Viola François Olivier Müller Thomas Stöckli Hans

Soggetti (in tedesco): [Aiuto](#)

[Gewässerschutz](#) [Abwasser](#) [Wasseraufbereitung](#) [Wasserverschmutzung](#)
[umweltgefährdende Mikroorganismen](#) [ökologische Forschung](#) [Kosten-Nutzen-Analyse](#)
[Nanotechnologie](#) [Betriebsmodernisierung](#) [Finanzierung](#) [Giftstoff](#) [Entsorgungsgebühr](#)

Ergänzende Erschliessung:

52

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni
(DATEC)

Vi trovate qui: Il Parlamento svizzero > Ricerca > [Geschaeft](#)


© Il Parlamento svizzero / CH - 3003 Berna, Colofone, Note legali



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3178 – Postulato

Swissinfo. Ampliamento del mandato di prestazioni

Depositato da	 Schenker Silvia
Data del deposito	17.03.2010
Depositato in	Consiglio nazionale
Stato attuale	Non ancora trattato

Testo depositato

Il Consiglio federale è incaricato di redigere un rapporto che definisca le modalità di ampliamento del mandato di prestazioni di Swissinfo, per conferire alla piattaforma l'ulteriore compito di contribuire all'integrazione degli stranieri residenti in Svizzera.

Motivazione

Swissinfo contribuisce in notevole modo a promuovere l'immagine della Svizzera all'estero e ad informare gli svizzeri nel mondo. I temi di attualità politica sono affrontati in modo approfondito ed è garantito un elevato grado di qualità. L'obiettività dell'informazione giornalistica è al centro delle preoccupazioni di Swissinfo. I dossier sulle votazioni, ad esempio, costituiscono un valido aiuto per gli svizzeri residenti all'estero che desiderano partecipare al processo democratico.

Il 4 marzo 2010, il Consiglio federale ha deciso di intensificare gli sforzi volti all'integrazione delle persone che vivono nel nostro Paese. La comprensione delle questioni politiche e del funzionamento della nostra democrazia sono fondamentali per chi desidera integrarsi, e a questo proposito Swissinfo potrebbe svolgere un ruolo molto importante. Il modo in cui il portale prepara determinati contributi e li presenta rendendoli comprensibili soddisfa le esigenze delle persone che si interessano di politica pur non disponendo delle basi necessarie. Il fatto che l'offerta sia disponibile in molte lingue rappresenta un ulteriore vantaggio. L'ampliamento del mandato conferito a Swissinfo non dovrebbe inoltre comportare costi aggiuntivi particolari.

Parere del Consiglio federale del 19.05.2010

Il Consiglio federale comprende le ragioni che spingono l'autrice del postulato a chiedere che vengano intensificati gli sforzi per favorire l'integrazione in Svizzera anche attraverso i mezzi dell'informazione. È però dell'idea che questo compito non può essere attribuito a Swissinfo, dato l'orientamento prettamente editoriale della piattaforma. All'articolo 2 capoverso 2 della concessione del 28 novembre 2007 (FF 2007 7709) rilasciata alla SSR dal Consiglio federale figura espressamente l'obbligo di promuovere l'integrazione in Svizzera degli stranieri, il cui adempimento deve essere assicurato dall'insieme dei programmi radiofonici e televisivi nonché dalle ulteriori informazioni disponibili in Internet e non da un unico servizio online.

Attualmente Swissinfo rappresenta uno strumento a disposizione della SSR per adempiere il mandato di cui all'articolo 24 capoverso 1 lettera c della legge del 24 marzo 2006 sulla

radiotelevisione (LRTV; RS 784.40). Ai sensi dell'accordo concluso tra la Confederazione e la SSR (Accordo di prestazione del 4 luglio 2007), Swissinfo costituisce un'offerta online mirata, orientata alle esigenze del pubblico target, multilingue e multimediale, destinata all'estero e prodotta tenendo particolarmente conto della comunità degli svizzeri all'estero. Il servizio è finanziato per metà dalla Confederazione e per l'altra dalla SSR.

Nel quadro del programma di consolidamento 2011-2013, il Consiglio federale ha deciso di sospendere gli aiuti finanziari a Swissinfo a partire dal 2012, il che comporterà un'inevitabile riduzione delle prestazioni odierne. Il Consiglio federale ritiene che l'offerta in Internet della SSR e degli altri media nazionali sia più che sufficiente per tenere informati gli svizzeri residenti all'estero e in generale tutti coloro che si interessano al nostro Paese.

Dal momento che l'interruzione dei contributi federali a Swissinfo presuppone una modifica della LRTV, il Parlamento dovrà comunque esprimersi sul futuro di Swissinfo e decidere se adottare le misure proposte dal Consiglio federale. Visto lo stato attuale delle cose, il Consiglio federale non reputa opportuno valutare l'attribuzione di nuovi compiti a Swissinfo.

Proposta del Consiglio federale del 19.05.2010

Il Consiglio federale propone di respingere il postulato.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (14)

Fehr Hans-Jürg Fehr Jacqueline Fluri Kurt Goll Christine Heim Bea
Kiener Nellen Margret Leuenberger Ueli Nussbaumer Eric Rechsteiner Rudolf
Robbiani Meinrado Rossini Stéphane Simoneschi-Cortesi Chiara Stöckli Hans
Tschümperlin Andy

Soggetti (in tedesco): [Aiuto](#)

[SRI](#) [Leistungsauftrag](#) [politisches Leben \(speziell\)](#) [politische Integration](#)
[Integration der Zuwanderer](#) [Demokratie](#) [Information](#) [Bericht](#)

Ergänzende Erschliessung:

2811;34

Competenza

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni
(DATEC)


Vi trovate qui: [Il Parlamento svizzero](#) > [Ricerca](#) > [Geschaefte](#)



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3185 – Mozione

Modifica e integrazione della LRTV. Trasparenza per le spese d'amministrazione di Billag

Depositato da	 Hutter Markus
Data del deposito	18.03.2010
Depositato in	Consiglio nazionale
Stato attuale	Non ancora trattato

Testo depositato

Il Consiglio federale è invitato a intervenire affinché Billag pubblichi imperativamente il proprio conto annuale per ogni anno d'esercizio, e garantisca così trasparenza nell'interesse di tutti.

Motivazione

Secondo quanto emerso da diverse dichiarazioni della stampa si deve supporre che Billag attinga ai canoni di ricezione radiotelevisiva per versare alti onorari e generosi stipendi ai suoi membri del Consiglio d'amministrazione e della Direzione rispettivamente; una simile situazione non ha pari nell'Amministrazione federale (cfr. il combinato disposto dell'art. 15 LPers e dell'art. 36 dell'OPers). Finora Billag si è rifiutata di pubblicare i propri conti annuali, adducendo a motivazione il fatto di essere una società di diritto privato. Ai sensi dell'articolo 69 capoverso 1 della legge sulla radiotelevisione (LRTV), tuttavia, Billag non è un'organizzazione esclusivamente privata, bensì gode dello status di autorità con potere decisionale; anche solo per questa ragione è tenuta alla pubblicazione dei propri conti. Alla luce dell'attuale discussione sui supersalari, l'opinione pubblica sente più che mai l'esigenza di una trasparenza totale. Da un punto di vista macroeconomico, la combinazione tra alti stipendi ed elevate spese d'amministrazione fa immediatamente pensare ad una inefficienza interna del sistema, vale a dire a bassa produttività, forte burocratizzazione e poca disponibilità a fornire servizi. Sono i segni tipici del monopolio, che sfrutta i propri vantaggi a scapito del mercato e incassa una rendita di monopolio estremamente elevata. Invece di consegnare le cifre relative all'attività di Billag, il Consiglio federale continua a nascondersi tra l'altro dietro al fatto che Swisscom è la sola azionaria di Billag.

Parere del Consiglio federale del 12.05.2010

Billag SA ha ottenuto il mandato di riscossione dei canoni radiotelevisivi relativo al periodo 2008-2014 mediante una gara pubblica. Essa si impegna a fornire le prestazioni richieste in cambio di un indennizzo proporzionale al successo in termini di risultati. Nel quadro dell'odierno sistema di aggiudicazione pubblica, il mandato è conferito al candidato che presenta l'offerta migliore. Dopodiché, la questione del guadagno o della perdita non riguarda più il committente e l'importo riservato agli stipendi dei dipendenti di Billag non influisce in alcun modo sull'indennizzo che spetta alla società. La quota totale dei proventi del canone riscossi da Billag SA non dipende quindi dalle spese da essa effettivamente

sostenute. Inoltre la normativa in materia di acquisti pubblici non esige la pubblicazione dei conti annuali.

Il mandato delle varie autorità federali di vigilanza è definito nelle rispettive disposizioni di legge. L'articolo 69 capoverso 5 della legge sulla radiotelevisione (LRTV; RS 784.40) affida all'Ufficio federale delle comunicazioni (UFCOM) la vigilanza finanziaria e giuridica di Billag SA, vigilanza che, ai sensi del mandato legale, si limita all'attività di riscossione. La vigilanza finanziaria ha cadenza annuale e viene condotta sulla base di raccomandazioni elaborate dal Controllo federale delle finanze (CDF) nel quadro di un audit. In virtù dell'articolo 67 capoverso 2 dell'ordinanza sulla radiotelevisione (ORTV; RS 784.401), Billag deve consentire all'Ufficio federale di consultare gratuitamente tutti i documenti necessari per svolgere la sua attività di vigilanza, e pertanto anche il conto annuale. Il rendiconto annuale relativo ai canoni per la ricezione radiotelevisiva deve essere sottoposto all'UFCOM per approvazione. Conformemente a quanto stabilito dal diritto azionario, nella stessa occasione l'UFCOM riceve il rapporto dell'organo di revisione incaricato di verificare il conto annuale di Billag SA ai sensi dell'articolo 728a capoverso 1 del Codice delle obbligazioni (CO; RS 220).

Billag SA trasmette alla Confederazione tutte le informazioni utili all'attività di vigilanza. Questa pratica permette di garantire la necessaria trasparenza.

I risultati societari di Billag SA, società controllata al 100 per cento da Swisscom, sono pubblicati ogni anno nel rapporto di gestione di Swisscom.

Per quanto riguarda i presunti stipendi maggiorati, ci risulta che Billag impieghi attualmente circa 300 collaboratori. Gli impiegati fissi sono assoggettati al contratto collettivo di lavoro di Swisscom. Lo stipendio medio di un collaboratore Billag si eleva a 85 000 franchi annui, il che equivale a circa il 16 per cento in meno rispetto alla media di Swisscom. Il reddito medio dei membri della Direzione ammonta a 200 000 franchi lordi.

In adempimento al postulato 09.3012, il Consiglio federale ha stilato un rapporto all'attenzione del Parlamento concernente il riesame dell'obbligo di pagare il canone e del sistema di riscossione. Si tratta di un'analisi di questioni di diversa natura, sottoposte in seguito al Parlamento affinché venga definito il futuro sistema di riscossione dei canoni radiotelevisivi.

Proposta del Consiglio federale del 12.05.2010

Il Consiglio federale propone di respingere la mozione.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (41)

Amstutz Adrian Barthassat Luc Bäumle Martin Borer Roland F. Caviezel Tarzisius
Egger-Wyss Esther Eichenberger-Walther Corina Engelberger Edi
Estermann Yvette Fiala Doris Geissbühler Andrea Martina Giezendanner Ulrich
Glanzmann-Hunkeler Ida Glauser-Zufferey Alice Hochreutener Norbert
Humbel Ruth Hurter Thomas Loepfe Arthur Lustenberger Ruedi Malama Peter
Messmer Werner Mörgeli Christoph Moser Tiana Angelina Müller Philipp
Müller Thomas Müller Walter Pfister Gerhard Pfister Theophil Reimann Lukas
Rickli Natalie Simone Rutschmann Hans Schenk Simon Scherer Marcel
Schmidt Roberto Stahl Jürg Triponez Pierre Wandfluh Hansruedi
Wasserfallen Christian Weibel Thomas Zemp Markus Zuppiger Bruno

Soggetti (in tedesco): [Aiuto](#)

[Radio- und Fernsehgebühren](#) [Fakturierung](#) [Rechnung](#) [Transparenz](#)
[öffentliches Unternehmen](#)

Ergänzende Erschliessung:

34

Competenza

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni
(DATEC)

Oggetti connessi

10.3133

Vi trovate qui: Il Parlamento svizzero > Ricerca > [Geschaefte](#)



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3188 – Mozione

Creazione di condizioni quadro giuridiche per indennizzare in modo equo i proprietari di bosco

Depositato da



von Siebenthal
Erich

Data del deposito	18.03.2010
Depositato in	Consiglio nazionale
Stato attuale	Non ancora trattato

Testo depositato

Il Consiglio federale è incaricato di adattare le condizioni quadro giuridiche delle ordinanze in modo che le funzioni protettive, ricreative ed economiche del bosco sancite dalla legge forestale consentano al proprietario del fondo di esigere dai beneficiari (e se questi non sono identificabili, dalla popolazione) un indennizzo per i vantaggi prodotti.

Motivazione

La gestione forestale è comunemente considerata deficitaria. Le ragioni addotte di volta in volta sono le strutture e le condizioni del mercato del legno. Come dimostrato da studi dell'UFAM, queste considerazioni sono solo una parte della verità.

Due esempi a sostegno della motivazione:

1. Quando si procurano l'acqua nel bosco, i fornitori di acque sotterranee risparmiano 80 milioni l'anno in quanto, di regola, non devono trattarla. I proprietari di bosco non ottengono alcun indennizzo per tale funzione di depurazione esercitata dal loro fondo, ma devono altresì sopportare i costi supplementari (fino a 360 franchi per ettaro l'anno) dovuti alle attuali condizioni quadro giuridiche lacunose;

2. Secondo uno studio dell'UFAM, i vantaggi di cui beneficia la popolazione svizzera dalla funzione ricreativa del bosco hanno un valore pari a 10 miliardi di franchi l'anno. I proprietari di boschi non ricevono attualmente nessun indennizzo per questo servizio, ma sopportano i costi causati dall'utilizzo da parte di terzi. La funzione ricreativa del bosco penalizza quindi i proprietari di boschi che sono confrontati con i costi del littering e i danni da selvaggina (disturbo della fauna selvatica) ecc. Gli indennizzi in parte previsti coprono solo eccezionalmente i danni effettivamente occorsi.

Al giorno d'oggi, la popolazione approfitta gratuitamente dei servizi forniti dai proprietari di boschi in quanto mancano condizioni quadro giuridiche eque. I ricavi e i vantaggi favoriscono i terzi, mentre i costi sono sopportati dal proprietario di boschi.

In base al principio di causalità, al principio che i beneficiari devono sostenere con equità parte dei costi e al principio di garanzia di servizi forestali sostenibili, le condizioni quadro giuridiche devono essere adattate non in modo da prevenire in primo luogo sovvenzioni o pagamenti diretti, ma piuttosto per far sì che i servizi attinti o i costi provocati siano direttamente a carico rispettivamente dei beneficiari o di coloro che hanno causato i danni.

Nell'ambito delle sue possibilità, il Consiglio federale è invitato a creare condizioni quadro giuridiche che garantiscano la "correttezza" nel bosco.

Parere del Consiglio federale del 12.05.2010

Secondo l'articolo 77 della Costituzione federale la Confederazione provvede affinché le foreste possano adempiere le loro funzioni protettive, economiche e ricreative. Un finanziamento adeguato dei servizi forestali forniti corrisponde agli obiettivi della politica forestale della Confederazione e garantisce un utilizzo sostenibile delle risorse naturali conformemente alla Strategia per uno sviluppo sostenibile definita dal Consiglio federale (Piano d'azione 2008-2011 del 16 aprile 2008). L'introduzione di un'indennità per i servizi forestali a carico dei beneficiari o della popolazione comporterebbe la creazione di nuovi diritti e doveri che dovrebbero essere disciplinati da una legge federale ai sensi dell'articolo 164 della Costituzione.

Il Consiglio federale ha comprensione per la richiesta avanzata dall'autore della mozione, secondo cui le prestazioni che vanno al di là della selvicoltura seminaturale e che causano oneri maggiori e redditi inferiori ai proprietari di boschi dovrebbero essere sempre più direttamente a carico dei beneficiari e di coloro che li causano. Il Governo respinge tuttavia la proposta per le seguenti riflessioni di principio.

Da un lato, come illustrato in precedenza, l'adozione di norme di questo genere è possibile solo a livello di legge e non mediante ordinanza.

Dall'altro, manca una delimitazione fra una gestione seminaturale del bosco secondo la legge sulle foreste e i servizi accessori attesi od obbligatori che causano oneri maggiori e redditi inferiori ai proprietari di boschi.

Per il resto, il coinvolgimento dei beneficiari è definito in modo troppo generale. Ciò potrebbe portare, a seconda del tipo di prestazione, a un numero troppo elevato di persone e a un gruppo pressoché non identificabile di interessati, con conseguenti difficoltà a livello di applicazione oppure a un costo troppo consistente per l'erario. L'introduzione di nuovi sussidi non solo contraddice quanto esposto dall'autore della mozione, ma è respinta con fermezza anche dal Consiglio federale, per principio e in considerazione della situazione di bilancio.

In caso di un eventuale accoglimento della mozione nella Camera prioritaria, il Consiglio federale chiederà alla seconda Camera una modifica del testo della mozione.

Proposta del Consiglio federale del 12.05.2010

Il Consiglio federale propone di respingere la mozione.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (32)

Aebi Andreas Amstutz Adrian Baettig Dominique Binder Max Bortoluzzi Toni
Brönnimann Andreas Büchel Roland Rino Büchler Jakob Cathomas Sep
Estermann Yvette Flückiger-Bäni Sylvia Freysinger Oskar Füglistaller Lieni
Giezendanner Ulrich Glur Walter Gobbi Norman Graber Jean-Pierre
Grin Jean-Pierre Hassler Hansjörg Heer Alfred Hochreutener Norbert
Joder Rudolf Kunz Josef Lustenberger Ruedi Mörgeli Christoph Müri Felix
Rime Jean-François Schlüer Ulrich Schmidt Roberto Spuhler Peter
Wandfluh Hansruedi Wobmann Walter

Soggetti (in tedesco): [Aiuto](#)

[Waldwirtschaft](#) [Kostenwahrheit](#) [Kosten-Nutzen-Analyse](#) [Entschädigung](#) [Subvention](#)

Competenza

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni
(DATEC)


Vi trovate qui: Il Parlamento svizzero > Ricerca > [Geschaeft](#)



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3207 – Postulato

Nuova fonte di finanziamento per l'Agenzia telegrafica svizzera

Depositato da	 Brélaz Daniel
Ripreso da	Hodgers Antonio
Data del deposito	18.03.2010
Depositato in	Consiglio nazionale
Stato attuale	Non ancora trattato

Testo depositato

Nel quadro dell'introduzione del nuovo sistema di riscossione dei canoni radiotelevisivi, chiedo al Consiglio federale di vagliare la possibilità di accordare un finanziamento supplementare all'ATS attraverso una quota di tali proventi.

Motivazione

Stando alle risposte, del Consiglio federale a diverse interrogazioni parlamentari e a un'interpellanza al Consiglio degli Stati, concernenti l'ATS, il contratto di prestazioni che lega la Confederazione all'ATS dovrebbe essere rinnovato senza aumentare il budget, e l'applicazione della legge sulle lingue porterà solo poche risorse supplementari.

Ciò non basterà a garantire il mantenimento di prestazioni ritenute comunque indispensabili all'equilibrio linguistico del Paese e alla sopravvivenza dei piccoli media regionali.

D'altronde, l'UFCOM riconosce che la convergenza dei media e l'evoluzione tecnologica renderanno impossibile il mantenimento a lungo termine degli attuali canoni radiotelevisivi. Ci si avvia verso una forma di tassa universale pagata dalle economie domestiche e dalle imprese: modello votato da una netta maggioranza della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni. In questo contesto, non ha più alcun senso operare una distinzione netta dei media beneficiari.

Siccome, inoltre, le radio e le televisioni utilizzano un certo numero di dispacci diramati dall'ATS, il Consiglio federale è incaricato di studiare un finanziamento supplementare dell'ATS attraverso una quota della nuova tassa universale, la cui introduzione è prevista entro il 2015. Visto quanto precede, lo studio dovrebbe considerare un'entrata in vigore anticipata di tale misura.

Parere del Consiglio federale del 19.05.2010

Il Consiglio federale è consapevole dell'importanza a livello di politica dei media, di un flusso informativo funzionante per i media e in particolare anche per la radio e la televisione. Anche in futuro, l'Agenzia telegrafica svizzera (ATS) giocherà un ruolo importante in quanto fonte di informazioni e notizie politiche, economiche e culturali. In tal senso anche le aziende radiofoniche e televisive con un mandato di servizio pubblico continueranno a dipendere da agenzie stampa quali l'ATS per coprire il loro fabbisogno

informativo.

La Confederazione stessa è un importante cliente dell'ATS e percepisce oggi un volume di prestazioni pari a 3 milioni di franchi. Come dichiarato nella sua risposta all'interpellanza Savary 09.4025, "Crisi all'ATS. Minaccia per la diversità delle lingue e dell'informazione", del 26 novembre 2009 il Consiglio federale è intenzionato a proseguire il mandato di prestazione con l'ATS. Al fine di garantire un certo equilibrio tra le lingue, nella nuova convenzione sulle prestazioni la Cancelleria federale introdurrà una clausola che chiede qualità linguistica e soprattutto prestazioni di ottima qualità nelle tre lingue nazionali tedesco, francese e italiano.

Per motivi giuridici e politici il Consiglio federale si esprime però contro una sovvenzione statale, tramite i canoni di ricezione radiotelevisivi, di un'agenzia stampa privata e non vede la necessità di approfondire ulteriormente questa idea.

Dato che l'articolo 93 della Costituzione federale (Cost; RS 101) limita le competenze federali unicamente ai media audiovisivi, sul piano costituzionale è impensabile sostenere finanziariamente l'agenzia stampa con mezzi provenienti dai canoni radiotelevisivi. Secondo la legge del 24 marzo 2006 sulla radiotelevisione (LRTV; RS 784.40), solo la SSR e le emittenti televisive locali concessionarie nonché determinate radio regionali titolari di una concessione OUC hanno diritto a un contributo proveniente dai canoni di ricezione.

Un sovvenzionamento diretto dell'ATS da parte della Confederazione rischierebbe di rendere direttamente dipendente dallo Stato l'unica agenzia stampa svizzera, inoltre sarebbe anche difficile evitare finanziamenti plurimi delle informazioni mediante i canoni radiotelevisivi. La maggior parte delle emittenti radiofoniche e televisive svizzere con diritto a una quota del canone attingono informazioni dall'ATS e indirettamente finanziano parte di queste prestazioni con i proventi del canone. Ciò vale in particolar modo per la SSR, uno dei maggiori clienti dell'ATS, che copre oltre il 70 per cento delle sue uscite con i proventi del canone.

Anche in base alla situazione del mercato, il Consiglio federale non vede un bisogno urgente di considerare un sostegno finanziario diretto. L'ATS è un'azienda privata che si trova prevalentemente in possesso dei suoi clienti. Sebbene la posizione di monopolio detenuta di fatto dall'agenzia nel paesaggio mediatico svizzero non sia ottimale, essa è tuttavia in grado di rendere più stabile la situazione economica dell'ATS.

Il Consiglio federale è convinto che l'ATS sarà capace di fornire le prestazioni relative alle tre lingue, pattuite con la Confederazione nella convenzione sulle prestazioni, anche senza un finanziamento tramite il canone, e che i timori espressi nel postulato siano infondati.

Proposta del Consiglio federale del 19.05.2010

Il Consiglio federale propone di respingere il postulato.

Cronologia / verbali

Data	Consiglio
05.12.2011	CN L'intervento viene ripreso dal Signore Hodgers.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (10)

François Olivier Graf Maya Hodgers Antonio John-Calame Francine
Lachenmeier-Thüring Anita Leuenberger Ueli Stöckli Hans Stump Doris
Teuscher Franziska van Singer Christian

Soggetti (in tedesco): [Aiuto](#)

[Presseagentur](#) [Finanzierung](#) [Radio- und Fernsehgebühren](#) [Presseförderung](#) [Sprache](#)

Ergänzende Erschliessung:

34

Competenza

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni

(DATEC)

Vi trovate qui: [Il Parlamento svizzero](#) > [Ricerca](#) > [Geschaeft](#)

© Il Parlamento svizzero / CH - 3003 Berna, Colofone, Note legali



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3368 – Mozione

Indipendenza dell'ATS

Depositato da	 Rennwald Jean-Claude
Ripreso da	Fehr Hans-Jürg
Data del deposito	02.06.2010
Depositato in	Consiglio nazionale
Stato attuale	Non ancora trattato

Testo depositato

Il gruppo editoriale zurighese Tamedia è a un passo dal controllare più del 20 per cento del capitale azionario dell'Agenzia telegrafica svizzera (ATS). A tutela dell'indipendenza del gruppo e in conformità ai suoi statuti, il consiglio d'amministrazione della società può decidere di non registrare le azioni acquistate da Tamedia. Il Consiglio federale è invitato ad esaminare la situazione e ad intervenire per garantire la diversità e l'equilibrio interregionale dell'informazione.

Motivazione

Rilevando le principali attività del suo ex concorrente Edipresse in Svizzera, Tamedia possiederà ben presto oltre il 20 per cento delle azioni dell'ATS. A garanzia dell'indipendenza dell'agenzia quale uno dei suoi principi fondatori, l'articolo 5 degli statuti dell'ATS sancisce che "il consiglio d'amministrazione può rifiutare la registrazione di azioni qualora l'acquirente delle azioni in questione arrivi in tal modo a controllare oltre il 20 per cento del capitale azionario".

Una simile situazione dovrebbe preoccupare il Consiglio federale, ancor più perché a seguito della chiusura del settore svizzero dell'Associated Press (AP) l'ATS è rimasta l'unica agenzia di stampa in Svizzera. Per l'autunno 2010 è previsto anche un aumento del capitale dell'ATS.

Tutto ciò minaccia la varietà dell'informazione nel nostro Paese, soprattutto nelle regioni francofone e italofone, dove nelle redazioni sono già stati avviati lavori di riorganizzazione. La Conferenza dei governi cantonali della Svizzera romanda si è detta preoccupata (comunicato stampa del 1° dicembre 2009). Il Consiglio federale ha comunicato di aver chiesto all'ATS, in occasione del rinnovo del suo mandato di prestazioni, una clausola relativa alla qualità linguistica dei suoi servizi (risposta del 12 maggio 2010 all'interpellanza Fehr 10.3042).

L'equilibrio interregionale dell'informazione rientra in questa clausola?

Su questa scia, il Consiglio federale è pronto a chiedere agli azionisti dell'ATS una clausola in materia di indipendenza dell'agenzia?

Parere del Consiglio federale del 17.09.2010

Il Consiglio federale è consapevole dell'importanza dell'ATS per i media e di conseguenza anche per la libera formazione delle opinioni e delle volontà in Svizzera. In risposta a vari interventi (postulato Brélaz 10.3207, Nuova fonte di finanziamento per l'Agenzia telegrafica svizzera, e Interpellanza Fehr 10.3042, Il monopolio dell'ATS esige una nuova strategia) ha già espresso la sua preoccupazione relativa all'evoluzione in atto sul mercato svizzero delle agenzie stampa.

Il rilevamento di Edipresse da parte di Tamedia avviene a tappe. Dato che Edipresse e Tamedia possiedono complessivamente oltre il 20 per cento del capitale azionario, e gli statuti dell'ATS prevedono un obbligo di autorizzazione da parte del consiglio d'amministrazione qualora la partecipazione superi il 20 per cento, al termine del processo di fusione Tamedia sarà tenuta a inoltrare apposita domanda. Tuttavia, anche se il rilevamento fosse autorizzato, il Consiglio federale non vede alcun pericolo per l'indipendenza dell'ATS. Altrettanto vale per la nomina dei presidenti del consiglio d'amministrazione dei gruppi editoriali in seno al consiglio d'amministrazione dell'ATS. Tamedia non potrebbe imporre mutamenti di strategia contro la volontà degli altri azionisti o influenzare il contenuto dei servizi dell'ATS.

D'altro canto il Consiglio federale non dispone attualmente degli strumenti atti a intervenire nel modo richiesto dall'autore della mozione e non se ne prevedono neppure per il futuro. La Confederazione non detiene azioni dell'ATS e pertanto non gode della facoltà di impedire eventuali cambiamenti nel gruppo degli azionisti. Dato che la Costituzione non gli accorda i poteri necessari, il Consiglio federale ritiene impossibile un suo intervento a livello normativo. Infine, nemmeno il contratto di prestazioni tra la Confederazione e l'ATS è lo strumento appropriato per influenzare i rapporti di partecipazione in seno all'ATS.

Proposta del Consiglio federale del 17.09.2010

Il Consiglio federale propone di respingere la mozione.

Cronologia / verbali

Data	Consiglio	
09.12.2011	CN	L'intervento viene ripreso dal Signore Fehr Hans-Jürg.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (21)

Aubert Josiane Carobbio Guscetti Marina Fässler-Osterwalder Hildegard
Fehr Hans-Jürg Fehr Jacqueline Graf-Litscher Edith Heim Bea
Kiener Nellen Margret Leutenegger Oberholzer Susanne Maire Jacques-André
Marra Ada Nordmann Roger Rielle Jean-Charles Rossini Stéphane
Roth-Bernasconi Maria Schenker Silvia Sommaruga Carlo Steiert Jean-François
Stöckli Hans Stump Doris Tschümperlin Andy

Soggetti (in tedesco): [Aiuto](#)

[Presseagentur](#) [Presseunternehmen](#) [Beteiligung an Unternehmen](#) [Informationsfreiheit](#)
[Meinungsfreiheit](#) [Monopol](#)

Ergänzende Erschliessung:

Competenza

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni
(DATEC)

Vi trovate qui: [Il Parlamento svizzero](#) > [Ricerca](#) > [Geschaeft](#)

© Il Parlamento svizzero / CH - 3003 Berna, Colofone, Note legali



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3224 – Mozione

Affrontare per tempo le ripercussioni del cambiamento climatico

Depositato da



Cathomas Sep

Ripreso da

Lustenberger Ruedi

Data del deposito

19.03.2010

Depositato in

Consiglio nazionale

Stato attuale

Non ancora trattato

Testo depositato

Il Consiglio federale è incaricato di elaborare una strategia nazionale volta a coordinare e a promuovere misure di adattamento al cambiamento climatico.

Motivazione

Il cambiamento climatico esercita un impatto a medio e a lungo termine sul nostro Paese. Ci obbliga, ad esempio, a tenere conto del fatto che aumenteranno i pericoli naturali. Il progressivo cambiamento delle condizioni climatiche generali influenzerà in modo diverso anche tutta una serie di fattori economici.

Sinora, il mondo scientifico e la Confederazione si sono occupati soprattutto delle cause del cambiamento climatico e della prevenzione dei pericoli naturali. Nel campo dei pericoli naturali sono stati elaborati diversi studi, provvedimenti e strategie di coordinamento importanti, come ad esempio la strategia Pericoli naturali della piattaforma nazionale Pericoli naturali (PLANAT).

In futuro, l'adozione di misure di adattamento al cambiamento climatico sarà indispensabile non solo nell'ambito dei pericoli naturali ma anche in altri settori.

Riportiamo alcuni esempi per illustrare quanto affermato. Sul fronte dell'approvvigionamento energetico si prevede un calo del 10 per cento circa della produzione di energia idroelettrica dovuto alla diminuzione delle precipitazioni. L'aumento della siccità estiva comporterà un maggior fabbisogno idrico da parte dell'agricoltura. La minore garanzia di innevamento nelle zone alpine, in particolare a bassa e media quota, renderà necessario l'adattamento dell'offerta turistica.

Parere del Consiglio federale del 12.05.2010

Su mandato del Consiglio federale, il DATEC sta attualmente sviluppando, in collaborazione con DFI, DFF, DFE e DDPS, una strategia di adattamento al cambiamento climatico. Il progetto è sostenuto e coordinato dal Comitato interdipartimentale Clima, presieduto dall'UFAM. Sulla base dell'analisi dell'impatto del cambiamento climatico e dei rischi e delle opportunità che comporta, gli uffici competenti elaborano obiettivi di adattamento e strategie parziali per i più importanti settori interessati da tale fenomeno. L'obiettivo della strategia è quello di coordinare a livello federale le procedure di adattamento, di risolvere i conflitti in sede di realizzazione degli obiettivi, di evitare

doppioni, sfruttare le sinergie e ottimizzare l'impiego dei mezzi finanziari limitati. La strategia di adattamento dovrà essere pronta per la fine del 2011.

Proposta del Consiglio federale del 12.05.2010

Il Consiglio federale propone di accogliere la mozione.

Documenti

[Bollettino ufficiale - verbali](#)

Cronologia / verbali

Data	Consiglio	
18.06.2010	CN	Opposizione; discussione differita.
07.12.2011	CN	L'intervento viene ripreso dal Signore Lustenberger.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (23)

[Aeschbacher Ruedi](#) [Amherd Viola](#) [Bader Elvira](#) [Bäumle Martin](#) [Caviezel Tarzisius](#)
[de Buman Dominique](#) [Gadient Brigitta M.](#) [Girod Bastien](#) [Glanzmann-Hunkeler Ida](#)
[Häberli-Koller Brigitte](#) [Hany Urs](#) [Hassler Hansjörg](#) [Ineichen Otto](#)
[Lustenberger Ruedi](#) [Moser Tiana Angelina](#) [Nordmann Roger](#) [Nussbaumer Eric](#)
[Rechsteiner Rudolf](#) [Riklin Kathy](#) [Schmid-Federer Barbara](#) [Schmidt Roberto](#)
[Stump Doris](#) [Weibel Thomas](#)

Soggetti (in tedesco): [Aiuto](#)

[Klimapolitik](#) [Klimaveränderung](#) [Naturgefahren](#) [wirtschaftliche Auswirkung](#)

Ergänzende Erschliessung:

52

Competenza

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
(DATEC)


Vi trovate qui: [Il Parlamento svizzero](#) > [Ricerca](#) > [Geschaefte](#)



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3266 – Mozione

Modernizzare le reti elettriche in ambito delle "smart grids"

Depositato da	 Stump Doris
Ripreso da	Nordmann Roger
Data del deposito	19.03.2010
Depositato in	Consiglio nazionale
Stato attuale	Non ancora trattato

Testo depositato

Il Consiglio federale è incaricato di creare le condizioni quadro per modernizzare l'esercizio delle reti elettriche.

1. La Confederazione sviluppa una strategia a favore di innovazioni tecniche nel settore delle reti elettriche ("smart grids"), che devono permettere ai consumatori di:

- visualizzare in modo semplice il consumo di elettricità, la potenza e i costi attuali;
- nelle fasce orarie più costose, scollegare dalla rete determinati consumi;
- scollegare dalla rete determinati apparecchi in modo automatico o sulla base di accordi contrattuali con il gestore.

2. Devono essere creati degli standard che permettano a tutti gli utenti di energia elettrica di partecipare alla gestione della rete e di beneficiare delle innovazioni e dei risparmi sui costi.

Motivazione

In media, sull'arco di un anno, le attuali reti elettriche svizzere sono sfruttate soltanto tra il 30 e il 40 per cento. Le nuove tecnologie dell'informazione offrono la possibilità di conoscere in tempo reale ed elaborare dati sullo stato della rete e sul flusso di carico relativi a singoli elementi come impianti di produzione, consumatori o cabine di trasformazione. Oltre agli impianti di produzione, le reti intelligenti permettono di gestire anche l'utilizzazione dell'energia elettrica (pompe di calore, scaldacqua, congelatori, batterie per automobili, ecc.), allo scopo di conciliare, a costi il più possibile bassi, gli impieghi di elettricità a consumo variabile con l'offerta e ridurre, a seconda delle possibilità, le perdite di trasformazione dovute allo stoccaggio di elettricità.

Parere del Consiglio federale del 19.05.2010

Il Consiglio federale è consapevole dell'importanza per la Svizzera delle "smart grids". Attualmente l'Ufficio federale dell'energia partecipa già a diversi progetti pilota (impianti e ricerca) incentrati sullo sviluppo dei requisiti tecnici per l'utilizzo di queste reti, affinché tali tecnologie possano essere diffuse il più rapidamente possibile dal settore privato. Inoltre, nell'ambito di questi progetti, va tenuto conto della protezione dei dati e della traslazione

dei costi (equità nell'applicazione del principio di causalità). Lo sviluppo di strategie a favore di innovazioni tecniche rimane invece di competenza del settore privato.

Proposta del Consiglio federale del 19.05.2010

Il Consiglio federale propone di accogliere la mozione.

Documenti

[Bollettino ufficiale - verbali](#)

Cronologia / verbali

Data	Consiglio	
18.06.2010	CN	Opposizione; discussione differita.
09.12.2011	CN	L'intervento viene ripreso dal Signore Nordmann.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (13)

[Allemann Evi](#) [Cathomas Sep](#) [Chopard-Acklin Max](#) [Fässler-Osterwalder Hildegard](#)
[Fehr Jacqueline](#) [Heim Bea](#) [Kiener Nellen Margret](#) [Nordmann Roger](#)
[Nussbaumer Eric](#) [Rechsteiner Rudolf](#) [Roth-Bernasconi Maria](#) [Schenker Silvia](#)
[Voruz Eric](#)

Soggetti (in tedesco): [Aiuto](#)

[elektrische Leitung](#) [Innovation](#) [neue Technologie](#) [Transparenz](#) [Konsumenteninformation](#)
[Management](#) [Logistik](#)

Ergänzende Erschliessung:

66

Competenza

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni
(DATEC)

Vi trovate qui: [Il Parlamento svizzero](#) > [Ricerca](#) > [Geschaefte](#)



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3283 – Mozione

Modifica/integrazione della LRTV: un solo anno come termine di prescrizione per i canoni radiotelevisivi

Depositato da



Lustenberger Ruedi

Data del deposito

19.03.2010

Depositato in

Consiglio nazionale

Stato attuale

Non ancora trattato

Testo depositato

Il Consiglio federale è invitato a procedere ad una modifica dell'attuale legge sulla radiotelevisione per ridurre ad un massimo di un anno il termine di prescrizione per i canoni radiotelevisivi.

Motivazione

Per le imprese i tempi di prescrizione dei canoni di ricezione previsti nell'attuale legge sulla radiotelevisione sono troppo lunghi. Le fatture di Billag si riferiscono nella maggior parte dei casi a più anni indietro. Come il Consiglio federale ha già avuto occasione di riconoscere, attraverso procedure di riscossione dei canoni assolutamente insolite Billag danneggia le aziende e sfrutta in maniera inaccettabile la propria posizione di monopolista. Nella sua risposta alla domanda del Consigliere nazionale Christoph von Rotz (10.5064), l'Esecutivo federale dichiara che l'UFCOM ha ordinato a Billag di concentrarsi sull'informazione alle imprese relativamente all'obbligo di pagare i canoni radiotelevisivi e sulla registrazione di quelle soggette a tale pagamento, ma non di riscuotere i canoni relativi ad anni già trascorsi.

Per le PMI la certezza del diritto in materia di canoni di ricezione radiotelevisiva è importante. Essa può essere garantita anche attraverso un periodo di prescrizione limitato a un anno, e ciò permetterebbe pure di ridurre le spese amministrative di Billag.

Da una SA privata che gode di una posizione di monopolista protetta dallo Stato e di un'amministrazione tanto gonfiata ci si aspetta che sia in grado di individuare tempestivamente l'esistenza dell'obbligo di pagamento di un soggetto e di esigere - se necessario - quanto dovuto.

Parere del Consiglio federale del 12.05.2010

L'odierno sistema di riscossione dei canoni si basa sul principio dell'autodichiarazione. Se un'economia domestica o un'azienda che soggiace all'obbligo di pagare il canone di ricezione non si annuncia, Billag non lo viene a sapere immediatamente; se lo scopre è generalmente solo attraverso i controlli a campione condotti dall'azienda stessa.

Chiedere a Billag SA di rilevare tutti i radioascoltatori e telespettatori pirata, rappresenterebbe un'estensione sproporzionata della sua attività di controllo e di sorveglianza. Un termine di prescrizione di un solo anno ridurrebbe fortemente il rischio di

essere scoperti e rappresenterebbe, quindi un incentivo, certo non auspicato, a non annunciarsi sapendo che a posteriori bisogna pagare al massimo un canone annuo. Gli ammanchi causati dai radioascoltatori e dai telespettatori pirata dovrebbero poi essere compensati da chi paga regolarmente i canoni.

Contrariamente all'ipotesi formulata nella motivazione dell'intervento, un termine di prescrizione di un anno accrescerebbe anche l'onere di Billag SA. Infatti, visto il prevedibile aumento dei radioascoltatori e telespettatori pirata, l'organo d'incasso si vedrebbe costretto a rafforzare il suo sistema di controllo.

L'ordinanza generale sugli emolumenti (OgeEm; RS 172.041.1) stabilisce le basi secondo cui l'Amministrazione federale deve riscuotere gli emolumenti. L'articolo 14 di tale ordinanza prevede una prescrizione del credito di cinque anni dall'inizio dell'esigibilità. Il termine di prescrizione di cinque anni per i canoni radiotelevisivi sancito all'articolo 61 capoverso 3 dell'ordinanza sulla radiotelevisione (ORTV; RS 784.401) corrisponde pertanto alle disposizioni generali in vigore alla Confederazione. Non vi è dunque motivo di introdurre una regolamentazione speciale per il settore radiotelevisivo.

La mozione della CTT-N del 23 febbraio 2010 "Nuovo sistema di riscossione dei canoni radiotelevisivi" (10.3014) va invece in un'altra direzione: in questo caso la Commissione si esprime a favore di una tassa generale per tutte le economie domestiche e le aziende, fatto salvo l'esonero di determinate economie domestiche per motivi di politica sociale nonché di determinate aziende. Un tale sistema di riscossione renderebbe superflua la domanda relativa al termine di prescrizione sotto questa forma.

Proposta del Consiglio federale del 12.05.2010

Il Consiglio federale propone di respingere la mozione.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (38)

Amstutz Adrian Barthassat Luc Bäumle Martin Borer Roland F. Cathomas Sep Caviezel Tarzisius Egger-Wyss Esther Engelberger Edi Estermann Yvette Geissbühler Andrea Martina Giezendanner Ulrich Glanzmann-Hunkeler Ida Glauser-Zufferey Alice Hany Urs Hochreutener Norbert Humbel Ruth Hurter Thomas Hutter Markus Kunz Josef Loepfe Arthur Malama Peter Mörgeli Christoph Müller Thomas Pfister Gerhard Reimann Lukas Rickli Natalie Simone Rutschmann Hans Schenk Simon Scherer Marcel Schmidt Roberto Simoneschi-Cortesi Chiara Stahl Jürg von Rotz Christoph Wandfluh Hansruedi Wasserfallen Christian Weibel Thomas Zemp Markus Zuppiger Bruno

Soggetti (in tedesco): [Aiuto](#)

[Radio- und Fernsehgebühren](#) [Verjährung](#) [Fakturierung](#) [rückwirkende Kraft des Gesetzes](#)

Ergänzende Erschliessung:

34

Competenza

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni

(DATEC)

Oggetti connessi

10.3258

Vi trovate qui: [Il Parlamento svizzero](#) > [Ricerca](#) > [Geschaeft](#)

© Il Parlamento svizzero / CH - 3003 Berna, Colofone, Note legali



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3324 – Mozione

Trasporto di merci pericolose su strade nazionali transalpine

Depositato da



Schmidt Roberto

Ripreso da

Amherd Viola

Data del deposito

19.03.2010

Depositato in

Consiglio nazionale

Stato attuale

Non ancora trattato

Testo depositato

Il Consiglio federale è incaricato di prendere le misure di seguito elencate relative al trasporto di merci pericolose su strade nazionali transalpine:

- a. rilevare i rischi relativi ai punti nevralgici (gallerie, curve, ecc.) allo scopo di vietare il trasporto di merci pericolose su tratti inadeguati, ad eccezione di quelle forniture assolutamente necessarie per l'approvvigionamento diretto della regione.
- b. informare maggiormente i conducenti di autocarri sulle corrette modalità di guida e di frenata.
- c. valutare la necessità di eventuali regolamentazioni aggiuntive in materia di traffico (p. es. divieti parziali);
- d. verificare se il diritto svizzero e gli accordi internazionali debbano essere integrati con disposizioni tecniche aggiuntive riguardanti gli autocarri.

Motivazione

Il trasporto di merci pericolose su strade nazionali che attraversano le Alpi costituisce un rischio elevato. Gli incidenti che si registrano sono riconducibili prevalentemente a modalità di guida e di frenata scorrette da parte dei conducenti (innanzitutto stranieri), talvolta anche a veicoli mal equipaggiati.

Per tale motivo è necessario informare maggiormente i conducenti inesperti sulle modalità di frenata da adottare attraverso tavole di indicazione, segnali luminosi ecc.

Nel quadro delle deliberazioni sulla mozione Amherd 08.3008 in seno al CN, il Consiglio federale affermava: "Se giustificato da un punto di vista della sicurezza, l'introduzione di limitazioni resta comunque possibile. Tuttavia, viste le forti differenze strutturali tra i vari tratti alpini, la loro introduzione può avvenire solo singolarmente."

Per tale ragione è necessario sottoporre a una valutazione dei rischi le strade nazionali transalpine - innanzitutto i punti nevralgici quali gallerie e curve. Successivamente si possono prendere misure di sicurezza adeguate, limitando o eventualmente vietando del tutto i trasporti su tratti inadeguati.

In alcuni casi può risultare opportuno introdurre regolamentazioni supplementari (p. es. divieti parziali, disposizioni in materia di equipaggiamento, esclusioni di determinate categorie di veicoli).

Infine, in relazione agli incidenti sui passi alpini, conviene esaminare l'opportunità di adottare disposizioni tecniche supplementari per gli autocarri. Questo aspetto è stato già tematizzato nel postulato Schmidt Roberto 08.3007 nel frattempo trasmesso. Eventualmente sarà necessario adeguare e integrare gli accordi internazionali esistenti, d'intesa con i Paesi interessati.

Parere del Consiglio federale del 12.05.2010

Il Consiglio federale si è già occupato più volte e in dettaglio di interventi parlamentari concernenti la sicurezza del traffico sulle strade nazionali che attraversano le Alpi, in particolare anche per quanto riguarda il Sempione (cfr. tra gli altri Mozione Amherd 08.3008, Divieto di circolazione per camion pericolosi sui tratti alpini; Mozione Amherd 08.3009, Realizzazione di spazi di frenata d'emergenza; Mozione Imoberdorf 08.3061, Rafforzare la sicurezza del traffico pesante attraverso le Alpi). Nelle sue prese di posizione l'esecutivo ha sempre rilevato che il pericolo non è riconducibile né a carenze nelle infrastrutture stradali né a un equipaggiamento insufficiente dei veicoli, ma è dovuto al comportamento scorretto di una minoranza di autisti.

Alla luce di quanto esposto in merito agli atti parlamentari menzionati, ai quali si rinvia per evitare di ripetersi, è possibile rispondere come segue alle richieste che sono state presentate.

a./c. La Confederazione ha analizzato il grado di rischio di praticamente tutti i tratti della rete delle strade nazionali. Scopo degli studi condotti è rilevare eventuali punti deboli e ridurre la pericolosità a un livello accettabile, adottando contromisure di sicurezza. Queste possono essere di natura sia costruttiva, che tecnica o organizzativa. Se non dovessero rivelarsi sufficienti, si vaglia l'eventualità di introdurre limitazioni del traffico.

Gli studi sulle strade nazionali transalpine hanno mostrato che in linea generale non sussistono rischi inaccettabili per quanto riguarda il trasporto di merci pericolose. I tratti che attraversano il San Gottardo, il San Bernardino e il Sempione garantiscono un sufficiente standard di sicurezza.

Per potenziare la sicurezza generale del traffico sul tratto del Sempione sono state, tuttavia, adottate misure supplementari. Sul versante meridionale, in particolare, è stata introdotta una via di fuga per frenate di emergenza, mentre quella prevista sul versante settentrionale è in fase di pianificazione.

b. Durante la loro formazione, i conducenti di autocarri vengono istruiti in modo esaustivo sul corretto comportamento di guida e di frenata. Con l'ordinanza del 15 giugno 2007 sull'ammissione degli autisti (OAut; RS 741.521) il Consiglio federale ha innalzato considerevolmente i requisiti dell'esame per i conducenti. Ogni cinque anni quest'ultimi devono, inoltre, assolvere una formazione periodica di 35 ore. In occasione dell'esame e della formazione periodica vengono trattati anche temi che riguardano l'attraversamento sicuro delle Alpi. In questo contesto, particolare attenzione è riservata all'uso corretto dei diversi tipi di freni, segnatamente anche sui tratti di strada in pendenza.

L'OAut rispetta del resto le prescrizioni valide nella Comunità Europea. Riprende infatti quanto sancito dalla direttiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 luglio 2003 sulla qualificazione iniziale e sulla formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri. Sia in Svizzera sia nei Paesi dell'Unione Europea è così possibile garantire che gli autisti seguono una buona formazione e che si aggiornano e si informano costantemente.

Questo vale a maggior ragione per gli autisti che trasportano merce pericolosa: considerata la particolare rischiosità del carico di cui sono responsabili, essi vengono istruiti con particolare cura.

La Confederazione intende tuttavia verificare se gli attuali cartelli informativi sul Sempione sono adeguati o se devono essere estesi.

d. Come già osservato, solo una minima parte degli incidenti è dovuta a carenze dei veicoli, in particolare a sistemi di frenaggio difettosi. Gli attuali requisiti per i freni degli autocarri tengono conto della necessità di percorrere lunghi tratti in pendenza; inasprire queste norme in vigore a livello internazionale, pertanto, non sarebbe giustificato.

Proposta del Consiglio federale del 12.05.2010

Il Consiglio federale propone di respingere la mozione.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (36)

Amherd Viola Bader Elvira Barthassat Luc Bäumle Martin Bischof Pirmin
Cathomas Sep Darbellay Christophe de Buman Dominique Egger-Wyss Esther
Freysinger Oskar Frösch Therese Germanier Jean-René Girod Bastien
Graf Maya Hany Urs Hassler Hansjörg Heim Bea Hodgers Antonio Humbel Ruth
Lachenmeier-Thüring Anita Lang Josef Leuenberger Ueli Meyer-Kaelin Thérèse
Riklin Kathy Robbiani Meinrado Rossini Stéphane Roux Paul-André
Schmid-Federer Barbara Simoneschi-Cortesi Chiara Steiert Jean-François
Stöckli Hans Teuscher Franziska van Singer Christian Weibel Thomas
Widmer Hans Zisyadis Josef

Soggetti (in tedesco): [Aiuto](#)

[Sicherheit im Strassenverkehr](#) [Nutzfahrzeug](#) [Beförderung gefährlicher Güter](#) [Autobahn](#)
[Alpentransitverkehr](#) [Güterverkehr auf der Strasse](#) [Passstrasse](#) [Überwachung des Verkehrs](#)
[internationaler Güterkraftverkehr](#) [Strassenverkehrsordnung](#)

Ergänzende Erschliessung:

48

Competenza

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni
(DATEC)

Vi trovate qui: [Il Parlamento svizzero](#) > [Ricerca](#) > [Geschaeft](#)



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3357 – Postulato

Introduzione dell'asse del Lötschberg nella rete delle strade nazionali

Depositato da



Amherd Viola

Data del deposito	31.05.2010
Depositato in	Consiglio nazionale
Stato attuale	Non ancora trattato

Testo depositato

Il Consiglio federale è incaricato di esaminare la possibilità di inserire il collegamento stradale Kandertal-Lötschberg-Alto Vallese tra i raccordi della A8 (Spiez) e della A9 (Gampel/Steg), compreso il carico degli autoveicoli tra Kandersteg e Goppenstein, nella rete delle strade nazionali.

Motivazione

Il trasbordo ferroviario del Lötschberg costituisce insieme al Sempione uno dei tre principali collegamenti nord-sud del Paese, accanto al San Gottardo e al San Bernardino. A differenza di questi ultimi, non fa però parte della rete delle strade nazionali.

Nel 2000, il consigliere nazionale Wandfluh aveva chiesto l'inserimento della strada cantonale Spiez-Frutigen nella rete delle strade nazionali con la motivazione che, a causa della rinuncia al trasbordo ferroviario attraverso la galleria di base, l'intero tratto Spiez-Kandersteg era destinato a sostituire la strada del Rawyl (00.401). Questa situazione è rimasta finora invariata e non subirà alcuna modifica neanche in un futuro prossimo.

Nel 2007, il Consiglio federale ha respinto i due interventi del consigliere nazionale Roberto Schmidt (07.3784) e del sottoscritto (07.3783), concernenti il cofinanziamento del trasbordo ferroviario del Lötschberg mediante il contrassegno autostradale, con la motivazione che tale collegamento può autofinanziarsi. Tuttavia, stando alle ultime cifre della BLS, in un futuro prossimo ciò non sarà più possibile. La BLS ha infatti chiuso l'ultimo esercizio con un utile di appena 14 000 franchi per il carico di autoveicoli tra Goppenstein e Kandersteg, rendendo evidente il forte peggioramento della situazione.

Uno dei motivi di tale evoluzione è la galleria di base del Lötschberg che è tuttavia riservata a chi viaggia in treno. In un'ottica globale dell'asse del Lötschberg è inammissibile mettere in concorrenza la galleria di base e il trasbordo ferroviario, in quanto collegamenti stradali efficienti sono necessari per i collegamenti internazionali, nonché per lo scambio interregionale di merci e servizi. Durante la chiusura invernale dei passi, il collegamento stradale tra il Vallese e Berna è garantito solo dal trasbordo ferroviario del Lötschberg.

Di fronte al carattere internazionale e all'importanza del collegamento "stradale" del Lötschberg per il Vallese, all'asse deve essere attribuito lo statuto di strada nazionale.

Parere del Consiglio federale del 18.08.2010

Nel quadro del piano settoriale dei trasporti il Consiglio federale ha riesaminato in modo approfondito la rete delle strade nazionali. I risultati dell'esame sono stati poi oggetto di discussione nella procedura di consultazione relativa all'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali (cfr. FF 2008 5262). Il progetto prevede di includere nella rete delle strade nazionali circa 400 chilometri di strade esistenti di importanza nazionale, di cui fanno parte anche i collegamenti Spiez-Kandersteg (fino alla stazione di carico del Lötschberg) e Goppenstein (dalla stazione di carico del Lötschberg)-Gampel.

Il decreto federale del 21 giugno 1960 concernente la rete delle strade nazionali (RS 725.113.11) attribuisce alla Confederazione la responsabilità delle infrastrutture viarie. Il transbordo ferroviario del Lötschberg si svolge su un'infrastruttura ferroviaria, la quale, alla stregua delle offerte relative a tali infrastrutture, non è oggetto del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali. Nell'ambito della procedura di consultazione relativa all'adeguamento del suddetto decreto il Consiglio federale ha pertanto escluso intenzionalmente il tratto compreso fra Kandersteg (dalla stazione di carico del Lötschberg) e Goppenstein (fino alla stazione di carico del Lötschberg).

Proposta del Consiglio federale del 18.08.2010

Il Consiglio federale propone di respingere il postulato.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (11)

Amacker-Amann Kathrin Darbellay Christophe Donzé Walter Freysinger Oskar
Germanier Jean-René Hochreutener Norbert Joder Rudolf Pfister Gerhard
Soggetti (in tedesco): Aiuto
Rossini Stéphane Roux Paul-André Schmidt Roberto

Bern (Kanton)

Ergänzende Erschliessung:

Autobahn
48
Strassennetz
kombinierter Transport
Kantonsstrasse

Wallis

Competenza

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni
(DATEC)

Vi trovate qui: Il Parlamento svizzero > Ricerca > [Geschaefte](#)



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3362 – Mozione

Legge sull'ingegneria genetica. Più ricerca nel settore dell'ingegneria genetica verde

Depositato da	Gruppo liberale radicale
Portavoce	Malama Peter
Data del deposito	02.06.2010
Depositato in	Consiglio nazionale
Stato attuale	Non ancora trattato

Testo depositato

Il Consiglio federale è incaricato di sottoporre al Parlamento un progetto di modifica della legge federale del 21 marzo 2003 sull'ingegneria genetica nel settore non umano (LIG), affinché anche questa adempia al mandato costituzionale di promuovere la ricerca svizzera, di salvaguardarne la competitività e affinché la ricerca genetica in Svizzera (inclusa la ricerca sulla biosicurezza) possa essere effettuata in condizioni quadro migliori rispetto a quelle di cui ha potuto disporre sinora.

Motivazione

La legge federale sull'ingegneria genetica, una delle più severe al mondo, è ormai in vigore da sei anni. La sua applicazione ha consentito di acquisire una serie di importanti esperienze. Si è fra l'altro constatato che le condizioni quadro attualmente in vigore sono insoddisfacenti, in particolare quelle concernenti la ricerca genetica nel settore non umano. Diverse ambiguità nel testo di legge ma anche forti limitazioni inutilmente restrittive promuovono una crescente migrazione all'estero della ricerca in questo settore. Ciò appare quasi paradossale se si considerano le prestazioni dei ricercatori svizzeri nel settore della ricerca sui vegetali, che lo Science, Technology and Industry Scoreboard 2009 dell'OCSE considera tuttora fra le migliori in assoluto.

Secondo l'articolo 64 della Costituzione la promozione della ricerca e dell'innovazione scientifica è uno degli obiettivi centrali della nostra Costituzione. La Confederazione è pertanto tenuta a creare condizioni favorevoli alla ricerca. L'obbligo di promuovere la ricerca e di salvaguardare la competitività della ricerca svizzera non è quasi contemplato nella vigente versione della LIG. Per soddisfare il mandato costituzionale sono necessarie apposite modifiche. A tale scopo non occorrono mandati di promozione della ricerca finanziariamente vantaggiosi, ma è sufficiente creare condizioni quadro adeguate a favore della ricerca genetica nel settore non umano.

Le esperienze acquisite dall'entrata in vigore della LIG, avvenuta nel 2004, devono fungere da base per la revisione dell'attuale legislazione. L'obiettivo è quello di migliorare le condizioni quadro per la ricerca genetica e di rafforzare la competitività della ricerca e della piazza produttiva svizzere. Altrimenti si corre il rischio di perdere la ricerca sui vegetali, un settore di ricerca importante, foriero di conoscenze, esperienze, posti di lavoro e capacità innovative.

Parere del Consiglio federale del 01.09.2010

La legge del 21 marzo 2003 sull'ingegneria genetica (LIG; RS 814.91) mira a proteggere l'uomo, la fauna, l'ambiente e a conservare la diversità biologica, ma non a promuovere la ricerca. Nell'articolo 1 capoverso 2 precisa unicamente di tenere conto dell'importanza che la ricerca scientifica nel settore dell'ingegneria genetica riveste per l'uomo, la fauna e l'ambiente. Del resto, dai dibattiti parlamentari che hanno preceduto l'adozione di tale legge (cfr. Boll. Uff. S, p. 1141-1143) si evince che il legislatore, non ha ritenuto necessario promuovere un settore specifico delle scienze naturali (l'ingegneria genetica), lasciando che gli altri settori scientifici venissero disciplinati dalla legge del 7 ottobre 1983 sulla ricerca (LR; RS 420.1).

La Confederazione ha fornito un considerevole sostegno alla ricerca dell'ingegneria genetica negli ultimi anni. Nel 2004, l'Ufficio federale dell'ambiente ha approvato un programma triennale di ricerca sulla biosicurezza. Nel 2005, il Consiglio federale ha lanciato un ampio programma nazionale di ricerca (PNR 59) sui "Vantaggi e rischi dell'immissione nell'ambiente di piante geneticamente modificate". La ricerca beneficia inoltre di altre fonti di sostegno finanziario nazionali e internazionali nel quadro di strumenti o progetti internazionali di cooperazione scientifica (p. es. European Cooperation in Science and Technology COST, Sustainable Introduction of GMOs into European Agriculture SIGMEA).

In Svizzera, la maggior parte della ricerca nel campo dell'ingegneria genetica si svolge in sistemi chiusi (laboratori, serre ecc.). Il numero di attività in questo settore è aumentato dopo l'entrata in vigore della LIG. Pertanto, tutte le domande per attività in sistemi chiusi o emissioni sperimentali sono state approvate dalle autorità competenti in base alla LIG. Tutte le autorizzazioni sono state concesse nel rispetto delle scadenze prescritte dalla legge.

La legge sull'ingegneria genetica è considerata un'ottima seppur severa regolamentazione. Dalla sua entrata in vigore ha procurato la sicurezza giuridica e favorito una maggiore ricerca nel settore. Sul piano giuridico non è quindi necessario modificare gli aspetti legati alla sicurezza. Al momento attuale, la necessità di un intervento legislativo sussiste solo nel settore della coesistenza. Il Parlamento ha pertanto incaricato il Consiglio federale di emanare le relative disposizioni di esecuzione prima della scadenza della moratoria nel novembre 2013 e, tenendo conto dei risultati del PNR 59, verificherà al contempo se è necessario procedere anche alla modifica della LIG.

Proposta del Consiglio federale del 01.09.2010

Il Consiglio federale propone di respingere la mozione.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Soggetti (in tedesco): [Aiuto](#)

[Gentechnikrecht](#) [Agrarforschung](#) [Forschungsförderung](#) [Technologiebewertung](#)
[Gentechnologie](#)

Ergänzende Erschliessung:

36;55

Competenza

[Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni](#)

(DATEC)

Vi trovate qui: Il Parlamento svizzero > Ricerca > [Geschaeft](#)

© Il Parlamento svizzero / CH - 3003 Berna, Colofone, Note legali



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3371 – Mozione

Durata di validità della licenza di condurre per i conducenti professionali della categoria D

Depositato da	 Graf-Litscher Edith
Data del deposito	03.06.2010
Depositato in	Consiglio nazionale
Stato attuale	Non ancora trattato

Testo depositato

Il Consiglio federale è incaricato di sottoporre al Parlamento una modifica della legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale che introduca la seguente disposizione: la licenza di condurre dei conducenti professionali della categoria D è annullata con il raggiungimento dell'età di pensionamento AVS.

Motivazione

Il programma d'intervento della Confederazione Via sicura per una maggiore sicurezza sulle strade, non avanza. Il Consiglio federale propone di modificare la legge sulla circolazione stradale in modo da limitare la durata di validità della licenza di condurre dei conducenti professionali della categoria D. La mozione mira a introdurre tale misura al più presto.

Oggi è dimostrato che con l'età la vista diminuisce. Ciò assume particolare rilievo nella circolazione stradale, soprattutto per i conducenti di autobus da turismo e di linea, che devono assumersi una grande responsabilità nei confronti di molte persone. Vi è una chiara correlazione tra la capacità visiva e il rischio di incidenti. Rispetto ai giovani ventenni, i sessantenni hanno una perdita dell'acuità visiva del 25 per cento. Durante i viaggi notturni, l'acuità visiva si riduce ulteriormente di un ventesimo. Anche lo stato di salute e la costituzione fisica sono determinanti. La limitazione a un'età ben precisa è quindi una misura adeguata per evitare situazioni pericolose. Tra l'altro è ancora ben presente nella memoria il tragico incidente in Italia dell'autobus vodese con un ottantunenne al volante.

La limitazione deve orientarsi all'età di pensionamento ai sensi della legge sull'AVS. Chi percepisce una rendita AVS non deve più avere il diritto di guidare un autobus da turismo o di linea a titolo professionale. Oggi questo settore è oggetto di dumping salariale. Le imprese di viaggi o di trasporto titolari di concessioni per linee di trasporto pubblico assumono spesso subappaltatori per l'esercizio di determinate linee o autobus. Per ridurre le spese di esercizio, questi subappaltatori occupano pensionati quale personale ausiliario per guidare autobus o pullman a titolo professionale. Il ricorso a questo personale a basso costo rappresenta chiaramente una forma di dumping salariale e sociale, che può essere prevenuto efficacemente con la durata di validità proposta.

Chi vuole guidare un autobus da turismo a titolo privato potrà continuare a farlo (a tal fine

non è richiesto neanche un attestato professionale per il trasporto di viaggiatori). La presente mozione non riguarda la categoria D1.

Anche alcuni Paesi dell'UE limitano la durata di validità della licenza di condurre a 60 o 65 anni. L'UE ha introdotto la possibilità di limitare la validità delle licenze di condurre nell'ambito della terza direttiva sulla patente di guida.

Parere del Consiglio federale del 18.08.2010

Su incarico del Consiglio federale, il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ha posto in consultazione dal 5 novembre 2008 al 15 marzo 2009 il programma d'intervento Via sicura comprendente numerose misure volte a ridurre in modo significativo il numero di morti e feriti gravi sulle strade svizzere.

Nella procedura di consultazione si è discussa anche la seguente misura: le licenze di condurre che danno diritto a condurre veicoli per il trasporto di persone con più di otto posti a sedere, oltre a quello del conducente, (categoria D: autobus da turismo, e sottocategoria D1: furgoncini) dovrebbero scadere al raggiungimento del 70° anno di età. Questa proposta è motivata dalle condizioni della circolazione stradale oggi più difficili che richiedono quindi una maggiore protezione dei passeggeri di autobus da turismo e furgoncini. Quale variante si è proposto di fissare la scadenza delle suddette categorie di licenze al 75° anno di età. In tal modo, si dovrebbe tener conto della crescente aspettativa di vita in condizioni di buona salute e degli attuali sforzi per rendere flessibile l'età di pensionamento.

I partecipanti alla consultazione hanno reagito in modo positivo a entrambe le varianti. Il 3 febbraio 2010 il Consiglio federale ha optato per la variante più restrittiva. Oltre a voler proporre al Parlamento il limite di età di 70 anni, ha incaricato il DATEC di elaborare il messaggio relativo a Via sicura entro la fine del 2010.

La regolamentazione che l'autrice della mozione vorrebbe introdurre per i conducenti di autobus da turismo è chiaramente più severa della proposta del Consiglio federale. Quest'ultimo, come pure la maggior parte dei partecipanti alla consultazione, considera il limite di età di 70 anni adeguato alle circostanze.

Proposta del Consiglio federale del 18.08.2010

Il Consiglio federale propone di respingere la mozione.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (12)

Allemann Evi Fehr Hans-Jürg Fehr Jacqueline Kiener Nellen Margret
Maire Jacques-André Marra Ada Nordmann Roger Rossini Stéphane
Schenker Silvia Stöckli Hans Stump Doris Tschümperlin Andy
Soggetti (in tedesco): Aiuto

Fahrpersonal Omnibus Führerschein älterer Mensch Nutzfahrzeug Nutzfahrzeug
Sicherheit im Strassenverkehr Bewilligung Strassenverkehrsordnung

Ergänzende Erschliessung:

48

Competenza

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni
(DATEC)

© Il Parlamento svizzero / CH - 3003 Berna, Colofone, Note legali



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3416 – Postulato

Protezione del clima e scelte alimentari

Depositato da



Thorens Goumaz
Adèle

Data del deposito	10.06.2010
Depositato in	Consiglio nazionale
Stato attuale	Non ancora trattato

Testo depositato

Il Consiglio federale studi l'opportunità di ottimizzare e di sviluppare misure che favoriscano la riduzione dell'impatto climatico causato dalle nostre scelte alimentari.

Motivazione

La Svizzera ha deciso di ridurre le sue emissioni di CO₂ nell'intento di limitare il riscaldamento climatico. Il nostro Paese concentra la sua azione nei settori dell'edilizia e dei trasporti. Un aspetto importante del nostro impatto climatico resta quindi in secondo piano: l'alimentazione. In Svizzera, il settore alimentare costituisce pur sempre il 30 per cento della nostra impronta ecologica e produce il 17 per cento delle nostre emissioni di gas serra. Queste emissioni sono causate dalla produzione, dal trasporto, dalla trasformazione e dalla vendita di derrate alimentari. Una parte importante delle emissioni è dovuta alla produzione di carne. La Svizzera importa quasi la metà del quantitativo di carne consumata. Orbene, oltre i nostri confini, immense superfici di foresta pluviale sono distrutte per far posto alle colture di soia destinata al nutrimento del bestiame, con conseguenti emissioni importanti di CO₂ rese ancora più gravi da una massiccia utilizzazione di concimi. L'allevamento intensivo dei bovini produce inoltre emissioni elevate di metano, un gas climalterante. Le verdure coltivate in serre riscaldate e i trasporti, spesso assurdi, dei generi alimentari sono altrettanto nefasti. Questi problemi possono essere ridotti al minimo con un'alimentazione meno ricca di prodotti animali e basata in primo luogo su prodotti freschi, coltivati localmente a cielo aperto, idealmente nell'ambito di un'agricoltura biologica. Promuovere questo tipo di alimentazione contribuirebbe a migliorare il bilancio climatico della Svizzera, costituendo così un pilastro complementare alle misure centrate sulla mobilità e l'edilizia. Esistono già misure volte a favorire la produzione agricola locale in Svizzera, ma queste potrebbero essere rafforzate e integrate nella nostra strategia di protezione del clima. Sussistono inoltre delle lacune relative all'informazione e al grado di sensibilizzazione sulla correlazione tra scelte alimentari e riscaldamento climatico sia dei consumatori che dei professionisti del settore alimentare. Resta infine un tabù il ruolo dell'eccessivo consumo di carne. Non si tratta di costringere la popolazione al vegetarianismo, che costituisce una scelta personale, ma di fare conoscere meglio e apprezzare i benefici per il clima e per la salute, intrinseci a un'alimentazione diversificata, meno ricca di prodotti animali e basata su dei prodotti locali.

Parere del Consiglio federale del 08.09.2010

Le emissioni di gas serra generate dalla produzione e dall'approvvigionamento di generi

alimentari costituiscono una parte importante delle emissioni pro capite complessive. Al fine di ridurre le emissioni globali di gas climalteranti a un livello sostenibile a lungo termine occorre pertanto cambiare le abitudini alimentari. Un mercato all'insegna della trasparenza ecologica e una maggiore sensibilizzazione dei suoi attori possono fornire un contributo supplementare a una politica di riduzione delle emissioni coordinata a livello internazionale.

La richiesta di prodotti coltivati in modo sostenibile è promossa nel quadro della politica integrata dei prodotti, prevista dalla strategia del Consiglio federale in materia di sviluppo sostenibile. Detta politica copre tutti i settori del consumo e gli aspetti della sostenibilità. Il Consiglio federale è tuttavia disposto ad approfondire l'aspetto dell'impatto climatico della produzione di generi alimentari e a illustrare i vantaggi e gli inconvenienti di diverse tipologie di misure dettate dalla domanda. In tal ambito, terrà conto di eventuali conflitti fra i diversi obiettivi e le interazioni, in particolare tra la politica sanitaria e quella agricola.

Proposta del Consiglio federale del 08.09.2010

Il Consiglio federale propone di accogliere il postulato.

Documenti

[Bollettino ufficiale - verbali](#)

Cronologia / verbali

Data	Consiglio	
01.10.2010	CN	Opposizione; discussione differita.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (20)

[Bänziger Marlies](#) [Brélaz Daniel](#) [Frösch Therese](#) [Girod Bastien](#) [Graf Maya](#)
[Hodgers Antonio](#) [John-Calame Francine](#) [Lachenmeier-Thüring Anita](#) [Lang Josef](#)
[Leuenberger Ueli](#) [Müller Geri](#) [Prelicz-Huber Katharina](#) [Schelbert Louis](#)
[Teuscher Franziska](#) [van Singer Christian](#) [von Graffenried Alec](#) [Voruz Eric](#)
[Weber-Gobet Marie-Thérèse](#) [Wyss Brigit](#) [Zisyadis Josef](#)

Soggetti (in tedesco): [Aiuto](#)

[Klimaveränderung](#) [Ernährungsgewohnheit](#) [menschliche Ernährung](#) [Nahrungsmittel](#)
[Umweltverträglichkeit](#) [Handel mit Agrarerzeugnissen](#) [Fleisch](#) [Güterverkehr](#)

Ergänzende Erschliessung:

52;55

Competenza


[Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni](#)
(DATEC)



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3417 – Postulato

Traffico scorrevole più ecologico

Depositato da	 Wasserfallen Christian
Data del deposito	10.06.2010
Depositato in	Consiglio nazionale
Stato attuale	Non ancora trattato

Testo depositato

Il Consiglio federale è incaricato di elaborare un rapporto sui seguenti punti:

- bisogno d'intervento della Confederazione per rendere più scorrevole il traffico;
- esame di un rafforzamento delle misure tecniche (ad es. sistemi di controllo dei semafori perfezionati e adeguati ai flussi di traffico, onda verde, telematica stradale, ecc.);
- elaborazione di un calendario per l'introduzione di tali misure tecniche;
- bisogno di coordinamento, da parte del Consiglio federale, dei progetti cantonali e comunali di costruzione di opere stradali in modo da limitare l'impatto dannoso per l'ambiente delle perturbazioni del traffico di qualsiasi genere;
- trattamento prioritario di progetti come ad esempio l'uso della corsia di emergenza sulle autostrade per rendere più scorrevole il traffico.

Motivazione

È noto che colonne, traffico a singhiozzo, passaggi a livello nonché ostacoli edili come rotonde a geometria sfavorevole, restringimenti della carreggiata o dossi artificiali, ecc. costringono i veicoli a frenare e a riaccelerare numerose volte al giorno, causando più rumore, un maggior consumo di carburante e, di conseguenza, più emissioni di CO₂ ma anche di ossidi di azoto (NO_x), idrocarburi (HC) e fuliggine.

Da uno studio della Confederazione sull'impatto del traffico in colonna su tratti autostradali della A2 (San Gottardo), della A20 (circonvallazione nord di Zurigo) e della A1 (Baregg) è emerso che, rispetto a un flusso di traffico scorrevole, in questi casi il consumo di carburante, le emissioni di CO₂ e di NO_x aumentano del 200 per cento, le emissioni di CO del 250 per cento e quelle di HC del 550 per cento.

Secondo misurazioni del Laboratorio federale di prova dei materiali e di ricerca (LPMR), un autocarro di 40 tonnellate costretto a frenare da 50 chilometri all'ora alla velocità pedonale a causa di un restringimento o di una rotonda a geometria sfavorevole emette 1 chilo di CO₂ in più. Supponendo che tutti i 54 000 veicoli utilitari pesanti della Svizzera debbano eseguire una manovra del genere ogni mezz'ora rispettivamente 16 volte per giorno lavorativo, le maggiori emissioni ammontano a 160 000 tonnellate di CO₂ all'anno, pari al 3,5 per cento circa delle emissioni totali di CO₂ di tutti i veicoli utilitari. Considerazioni

analoghe valgono anche per le automobili.

Per i motivi descritti, un traffico più scorrevole fornirebbe un notevole contributo al raggiungimento degli obiettivi di riduzione del CO₂ e consentirebbe netti miglioramenti nell'ambito della riduzione degli ossidi di azoto e del rumore.

Parere del Consiglio federale del 25.08.2010

Il Consiglio federale ha riconosciuto il problema del continuo aumento del sovraccarico di traffico e attribuisce grande importanza a misure di gestione volte a rendere più scorrevole il traffico sulle strade nazionali. Già nel 2005 su incarico del capo del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), il competente Ufficio federale delle strade (USTRA) aveva elaborato il modello "Verkehrstelematik ITS-CH 2012", sulla cui base la Confederazione ha gradualmente intensificato e costantemente attuato le misure di gestione del traffico definite.

Una pietra miliare di tale attuazione è stata l'inaugurazione il 1° febbraio 2008 della centrale nazionale di gestione del traffico a Emmenbrücke. La centrale rappresenta un elemento essenziale affinché la Confederazione possa influire attivamente sul traffico delle strade nazionali. Dall'entrata in vigore della nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e cantoni (NPC) l'USTRA sviluppa, in stretta collaborazione con i cantoni, strategie e progetti relativi a ulteriori strumenti pianificatori, tecnici e di comunicazione volti a ottimizzare la gestione del traffico a livello di rete, assi e nodi sulle strade nazionali. Questi includono la realizzazione di misure tecniche adeguate alle necessità (cartelli a messaggio variabile, sistemi di controllo dei semafori ecc.), nonché l'elaborazione dei cosiddetti piani di gestione del traffico, nei quali la Confederazione stabilisce le misure per affrontare i problemi della circolazione sulle strade nazionali sotto forma di decisioni condizionali, armonizzandole con i cantoni. Su determinati tratti delle strade nazionali si esamina anche la possibilità di destinare a nuovo uso le corsie di emergenza per rendere più scorrevole il traffico. Le misure di gestione del traffico relative ai punti di collegamento tra la rete delle strade nazionali e la restante rete stradale sono concordate dall'USTRA con i Cantoni secondo procedure standard.

Per quanto riguarda le strade nazionali, si tiene largamente conto della richiesta avanzata nel postulato attraverso l'attuazione in corso del modello "Verkehrstelematik ITS-CH 2012". I progressi fatti nell'ambito della gestione del traffico possono essere seguiti sulla homepage dell'USTRA.

Il Consiglio federale non può invece influenzare in nessun modo i progetti di costruzione stradali cantonali e comunali, in quanto dall'entrata in vigore della NPC la responsabilità di queste strade spetta unicamente a cantoni e comuni. Su questa rete di strade subordinate è importante adeguare la guida di conseguenza e usare prudenza, in modo da limitare le perdite energetiche e le emissioni di CO₂.

Proposta del Consiglio federale del 25.08.2010

Il Consiglio federale propone di respingere il postulato.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Soggetti (in tedesco): [Aiuto](#)

[Verkehrsberuhigung](#) [Verkehrsbeeinflussung](#) [Telematik](#) [Verkehrsstau](#) [Kohlendioxid](#) [Abgas](#)
[Verschmutzung durch das Auto](#)

Ergänzende Erschliessung:

Competenza

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni
(DATEC)


Vi trovate qui: [Il Parlamento svizzero](#) > [Ricerca](#) > [Geschaeft](#)



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3437 – Mozione

Aumento del peso totale degli autobus a due assi

Depositato da	 Schenk Simon
Ripreso da	Rime Jean-François
Data del deposito	15.06.2010
Depositato in	Consiglio nazionale
Stato attuale	Non ancora trattato

Testo depositato

Il Consiglio federale è incaricato di adeguare l'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC; RS 741.11) e l'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV; RS 741.41) in modo tale che possano essere ammessi nella circolazione autobus a due assi con un peso totale fino a 19 tonnellate.

Motivazione

Ai sensi del diritto in vigore da decenni, gli autobus a due assi non possono pesare più di 18 tonnellate. Nel frattempo, tuttavia, i requisiti per i veicoli sono stati fortemente inaspriti. Condizioni ambientali (p. es. l'introduzione delle norme per le emissioni Euro 1-5, misure di riduzione del rumore), condizioni in materia di sicurezza (p. es. costruzione del telaio, cinture di sicurezza, sistemi di frenata), ma anche dispositivi in materia di comfort (p. es. toilette, cucina, multimedia) hanno aumentato costantemente il peso dei veicoli. Inoltre, il 1° dicembre 2002 la lunghezza ammissibile dei veicoli è stata aumentata da 12 a 13,50 metri. A ciò si aggiunge il fatto che il peso medio delle persone è superiore rispetto al passato (studi attuali stimano 75 kilo per persona) le quali tendono anche a portare con sé maggiori bagagli. Tutto ciò ha comportato una riduzione costante del carico utile a disposizione per il trasporto di viaggiatori o di merci, un'evoluzione assurda dal profilo economico ed ecologico. Oggi, la maggior parte degli autobus a due assi presenta un peso a vuoto di 13 o più tonnellate. Siccome le 5 tonnellate di carico utile restanti non sono sufficienti per il trasporto di viaggiatori al giorno d'oggi, numerosi Stati dell'UE hanno già aumentato i pesi totali (19-21,5 tonnellate). Un conflitto con il diritto dell'Unione può quindi essere escluso. Tecnicamente, l'aumento del peso è realizzabile senza problemi, senza sconti sulla sicurezza e anche senza superare il carico ammesso per asse. L'aumento del peso a 19 tonnellate è necessario per mantenere efficienti anche in futuro i trasporti in autobus (numero di passeggeri e peso adeguato per i bagagli), di cui è dimostrata la compatibilità ambientale.

Parere del Consiglio federale del 25.08.2010

È un dato di fatto che negli ultimi anni gli autobus sono diventati sempre più pesanti, in quanto i dispositivi per il comfort nonché per la sicurezza e l'ambiente comportano un aumento del peso dei veicoli. Tenuto conto di ciò è evidente che, non variando il peso totale ammesso, il numero dei passeggeri deve essere ridotto, non da ultimo, tuttavia, anche perché negli ultimi anni il peso medio dei singoli passeggeri è tendenzialmente

umentato, come pure la quantità di bagagli trasportati. È dunque comprensibile che le imprese di autobus abbiano un chiaro interesse a sfruttare le capacità di spazio dei loro veicoli attraverso un aumento del peso complessivo. Quest'interesse va tuttavia valutato in relazione a tutti i fattori, in particolare alle ripercussioni sulle infrastrutture stradali. Dal punto di vista del Consiglio federale il bilancio a questo riguardo risulta negativo per le ragioni esposte qui di seguito.

Al contrario di quanto sostenuto dall'autore della mozione, non è infatti possibile aumentare semplicemente il peso complessivo a 19 tonnellate senza superare il carico massimo per asse ammesso sull'asse motore. Quest'ultimo è attualmente di 11,5 tonnellate, più il 2 per cento nel caso in cui il peso complessivo del veicolo non sia superato. Tale valore, fissato in seguito alla decisione delle Camere sulla mozione 05.3520 (Schmid-Sutter Carlo, Superamento del carico massimo ammissibile sugli assi), è contemplato all'articolo 67 dell'ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC; RS 741.11). L'asse motore può dunque portare un carico di al massimo 11,73 tonnellate, indipendentemente dal peso complessivo del veicolo di 18 o 19 tonnellate. Spesso non è facile rispettare questo limite poiché il carico degli assi può essere molto diverso da viaggio a viaggio, a seconda del numero di passeggeri (di peso notevole) seduti nella zona dell'asse motore e della distribuzione dei bagagli nel bagagliaio. Nel caso di una distribuzione proporzionata del peso dei passeggeri e dei bagagli si può in generale presumere una ripartizione normale del carico per asse di poco più di 7 tonnellate sull'asse anteriore e di circa 11 tonnellate sull'asse posteriore. Un indizio al riguardo è fornito dalle garanzie di sicurezza rilasciate dal produttore per l'asse anteriore equivalenti a circa 7 tonnellate. In conclusione, un aumento del peso complessivo del veicolo di una tonnellata comporterebbe molto spesso la violazione delle disposizioni vigenti relative al carico sull'asse motore.

Il problema sollevato dall'autore della mozione si pone anche all'estero. Per questo motivo alcuni Paesi dell'Unione europea (UE) hanno reagito e, di fatto, per il traffico nazionale di veicoli a due assi prevedono limiti più elevati di quelli consentiti dalla direttiva 96/53/CE. Tuttavia, a causa del problema esposto, allo stesso tempo tutti questi Stati hanno anche aumentato fino a 1,5 tonnellate il carico massimo ammesso sull'asse motore. Tali aumenti sono inoltre applicati ad autobus e camion, in quanto non ci sono ragioni sufficienti per trattare queste categorie in modo differente. Evidentemente questi Stati ritengono che gli interessi delle imprese di autobus e di trasporto in questo contesto siano più importanti delle conseguenze sull'infrastruttura stradale.

A tale proposito il Consiglio federale è di un'altra opinione. È indiscusso che carichi più elevati sugli assi comportano maggiore peso e danni all'infrastruttura e, di conseguenza, la necessità di interventi di manutenzione strutturali anticipati. Poiché tali conseguenze generano elevati costi aggiuntivi che vanno a carico della collettività, il Consiglio federale è contrario a un aumento del carico sull'asse motore. Tuttavia, senza quest'ultimo l'utilità dell'aumento del peso complessivo a 19 tonnellate richiesto nell'intervento è soltanto marginale, mentre il rischio di infrazioni all'ONC rispetto a oggi ne risulta nettamente accresciuto.

Inoltre, in linea di principio l'aumento del peso avrebbe effetto solo sul traffico nazionale, mentre non ne sarebbero interessati i viaggi nell'intero spazio europeo. A tale proposito è, infatti, determinante la direttiva 96/53/CE che stabilisce le disposizioni relative al traffico tra gli Stati membri dell'UE. Nel quadro dell'accordo bilaterale sui trasporti terrestri con l'UE, la Svizzera ha armonizzato già da tempo le sue prescrizioni nazionali sul peso dei veicoli con questa direttiva, la quale per i viaggi all'estero non prevede la possibilità di aumentare il peso degli autobus oltre le 18 tonnellate.

Proposta del Consiglio federale del 25.08.2010

Il Consiglio federale propone di respingere la mozione.

Data	Consiglio	
08.12.2011	CN	L'intervento viene ripreso dal Signore Rime.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (25)

Aebi Andreas Amstutz Adrian Binder Max Brönnimann Andreas Brunner Toni
Bugnon André Föhn Peter Giezendanner Ulrich Glur Walter Gobbi Norman
Graber Jean-Pierre Heer Alfred Hurter Thomas Joder Rudolf Kaufmann Hans
Killer Hans Kunz Josef Miesch Christian Müri Felix Nidegger Yves
Reymond André Rickli Natalie Simone Scherer Marcel Schwander Pirmin
von Rotz Christoph

Soggetti (in tedesco): [Aiuto](#)

[Nutzfahrzeug](#) [Gewichte und Abmessungen](#) [Strassenverkehrsordnung](#) [Omnibus](#)

Ergänzende Erschliessung:

48

Competenza

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni
(DATEC)

Vi trovate qui: [Il Parlamento svizzero](#) > [Ricerca](#) > [Geschaeft](#)



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3456 – Mozione

Carrozze FFS di seconda classe attrezzate per lavorare con mezzi informatici

Depositato da	 Zisyadis Josef
Ripreso da	Leuenberger Ueli
Data del deposito	16.06.2010
Depositato in	Consiglio nazionale
Stato attuale	Non ancora trattato

Testo depositato

Il Consiglio federale è invitato a intervenire rapidamente presso le FFS affinché mettano a disposizione carrozze di seconda classe in cui è possibile lavorare con mezzi informatici, analogamente a quelle offerte ai viaggiatori di prima classe.

Motivazione

Nel XXI° secolo appare incomprensibile che si riservi un privilegio del genere a una sola categoria di viaggiatori. La mobilità è aumentata in tutte le fasce del mondo del lavoro, e con essa è cresciuta la necessità di utilizzare ovunque strumenti informatici. Le FFS devono tener conto delle richieste legittime di tutti i viaggiatori e non solo di quelli che viaggiano in prima classe.

Parere del Consiglio federale del 18.08.2010

Nel 1999 le FFS hanno assunto la forma di una società anonima, i cui obiettivi strategici sono fissati dalla Confederazione, in qualità di proprietario. L'attuazione di questi obiettivi come pure la definizione dell'offerta e l'impiego del materiale rotabile più adatto rientrano completamente nell'ambito di competenza delle FFS.

Secondo le informazioni delle FFS, da inchieste rappresentative di mercato risulta che i posti di lavoro e le zone in cui va osservato il silenzio sono richiesti soprattutto in prima classe, mentre in seconda classe, in particolare negli orari meno frequentati, non si registra una domanda in tal senso. Inoltre, date le carenze di posti a sedere rilevate negli orari di punta in seconda classe, non è stato più possibile mantenere la separazione tra zone del silenzio, posti di lavoro e altri posti a sedere.

Le FFS ritengono quindi prioritario aumentare la capacità di posti a sedere piuttosto che istituire ulteriori posti di lavoro in seconda classe. Anche nei prossimi anni le FFS investiranno circa 20 miliardi di franchi nell'acquisto di nuovo materiale rotabile per far fronte al crescente volume di traffico.

L'istituzione di posti di lavoro o di zone del silenzio rientra nell'ambito di competenza delle FFS. Il Consiglio federale non intende pertanto fissare requisiti in merito nei confronti dell'impresa.

Proposta del Consiglio federale del 18.08.2010

Il Consiglio federale propone di respingere la mozione.

Cronologia / verbali

Data	Consiglio	
05.12.2011	CN	L'intervento viene ripreso dal Signore Leuenberger Ueli.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (6)

Hodgers Antonio Maire Jacques-André Marra Ada Neiryck Jacques
Rielle Jean-Charles Voruz Eric

Soggetti (in tedesco): [Aiuto](#)

[Schienenfahrzeug](#) [SBB](#)

Ergänzende Erschliessung:

48

Competenza

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni
(DATEC)


Vi trovate qui: Il Parlamento svizzero > Ricerca > [Geschaefte](#)



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3505 – Mozione

Monitoraggio della concentrazione dei media in Svizzera

Depositato da	 Fehr Jacqueline
Data del deposito	17.06.2010
Depositato in	Consiglio nazionale
Stato attuale	Non ancora trattato

Testo depositato

Il Consiglio federale è invitato a fornire regolarmente informazioni, sulla base di un monitoraggio, circa le proporzioni della concentrazione e il pluralismo dei mezzi d'informazione in Svizzera. Nell'analisi dovranno essere considerati anche i media esteri che contribuiscono alla formazione delle opinioni nel nostro Paese.

Il Consiglio federale dovrebbe inoltre acquisire le competenze necessarie ad elaborare, in collaborazione con il mondo scientifico, criteri validi cui riferirsi nel dibattito sulla qualità dell'informazione nei media.

Motivazione

Varietà e qualità dei mezzi di informazione rappresentano una premessa indispensabile per il nostro sistema di democrazia diretta. Questo principio ha ispirato il dibattito intorno alla revisione totale della legge sulla radiotelevisione (LRTV) e ha portato alla formulazione di alcuni articoli di legge volti a scongiurare la concentrazione dei media.

Pressione economica, nuove tecnologie e un diverso consumo dei media mettono gli editori e le aziende mediatiche in seria difficoltà. Le fusioni ne sono il risultato più evidente. Negli anni passati, infatti, sono sorti diversi gruppi multimediali la cui offerta spazia dalla stampa, ai media elettronici sino alle piattaforme Internet. Come dimostrano i più recenti sviluppi, il processo di concentrazione continua (si pensi alle permutate tra Tamedia e l'editore NZZ).

Le parti coinvolte nelle varie fusioni hanno sempre garantito di mantenere la propria autonomia editoriale; tuttavia, senza un controllo sistematico è difficile verificare il rispetto delle promesse fatte. È praticamente impossibile misurare le proporzioni della concentrazione dei mezzi di informazione e le sue eventuali ripercussioni sulla formazione autonoma delle opinioni nel nostro Paese. Per il buon funzionamento delle nostre istituzioni e della nostra democrazia è importante fare chiarezza sulla questione. Si impone pertanto con urgenza un monitoraggio che accompagni l'applicazione della nuova LRTV.

Parere del Consiglio federale del 01.09.2010

Il Consiglio federale è consapevole del ruolo centrale che svolgono i mezzi di comunicazione e in particolare il pluralismo dei media in una società democratica. D'altronde, ha espresso quest'opinione a più riprese, ad esempio nel quadro della mozione 09.3302 e dell'interpellanza 09.3235.

Nella sua risposta al postulato 09.3629, il Consiglio federale ha altresì annunciato di voler procedere ad un esame approfondito della situazione della stampa in Svizzera e delle sue prospettive future. Da allora, è stato conferito il mandato di esecuzione degli studi corrispondenti. Conformemente alla richiesta avanzata dall'autore del postulato, verrà analizzato anche l'impatto della concentrazione dei media sulla pluralità delle opinioni. Il Consiglio federale non ritiene opportuno prendere provvedimenti prima di conoscere l'esito degli studi e il rapporto del Consiglio federale. Ciò vale sia per l'azione di monitoraggio proposta sia per l'elaborazione di metodi propri a favorire il dibattito sulla qualità.

L'autrice della mozione chiede inoltre che il Consiglio federale adotti determinate misure nel settore della stampa, settore in cui le possibilità di intervento della Confederazione sono limitate a livello costituzionale. Non bisogna dimenticare che, nel 2005, in relazione all'iniziativa parlamentare 03.448, "Media e democrazia", con la quale si proponeva di introdurre nella Costituzione federale un nuovo articolo che attribuisse la competenza di promuovere il pluralismo dei media, e quindi della stampa, alla Confederazione, il Parlamento ha deciso di non entrare in materia. Il Consiglio federale è pertanto dell'avviso che l'attuazione delle misure proposte risulti problematica anche sul piano normativo.

Proposta del Consiglio federale del 01.09.2010

Il Consiglio federale propone di respingere la mozione.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (23)

Allemann Evi Aubert Josiane Carobbio Guscetti Marina Chopard-Acklin Max
Fässler-Osterwalder Hildegard Fehr Hans-Jürg Gross Andreas Heim Bea
Jositsch Daniel Kiener Nellen Margret Levrat Christian Lumengo Ricardo
Maire Jacques-André Nordmann Roger Nussbaumer Eric Pedrina Fabio
Rossini Stéphane Schenker Silvia Sommaruga Carlo Steiert Jean-François
Stump Doris Tschümperlin Andy Wyss Ursula
Soggetti (in tedesco): Aiuto

Presseunternehmen Massenmedium Konzentration wirtschaftlicher Macht Monitoring
Qualitätssicherung Medienwissenschaft

Ergänzende Erschliessung:

34

Competenza

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni
(DATEC)

Vi trovate qui: Il Parlamento svizzero > Ricerca > [Geschaefte](#)



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3509 – Mozione

Maggiore flessibilità per l'esame periodico dei veicoli pesanti

Depositato da



Giezendanner
Ulrich

Data del deposito	17.06.2010
Depositato in	Consiglio nazionale
Stato attuale	Non ancora trattato

Testo depositato

Il Consiglio federale è incaricato di modificare l'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV, RS 741.41) in modo tale da permettere, in casi particolari, di superare al massimo di un mese il termine di un anno previsto per gli esami periodici cui devono sottoporsi gli autocarri.

Motivazione

Gli autocarri vengono sottoposti all'esame periodico a cadenza annuale. In linea di principio, il detentore del veicolo viene convocato a questo scopo dal servizio della circolazione, ma se non riceve alcuna convocazione entro un anno dall'ultimo esame, non è tenuto ad annunciare il veicolo di propria spontanea volontà. Accade però spesso che il detentore si annunci volontariamente poiché, in questo modo, risulta più facile pianificare l'impiego del veicolo. È permesso in seguito sottoporre il veicolo all'esame in un cantone diverso da quello di stanza, opzione che offre alle imprese un margine di manovra più ampio. Nonostante ciò, può succedere che sorga un conflitto tra la scadenza annuale dell'esame e il campo d'attività economico del detentore del veicolo, come nel caso dei veicoli per il servizio invernale, che devono restare costantemente operativi. In situazioni simili, il detentore del veicolo dovrebbe poter approfittare della stessa flessibilità di cui gode l'autorità esaminatrice grazie al suddetto principio della convocazione. In casi motivati quindi dovrebbe essere autorizzato ad annunciare il proprio veicolo fino a un mese dopo la scadenza annuale dell'esame senza che gli venga comminata la revoca delle targhe di controllo.

Parere del Consiglio federale del 25.08.2010

Il diritto federale vigente prescrive per i camion un intervallo di un anno tra un esame e l'altro. I servizi della circolazione stradale competenti per l'esecuzione inviano la convocazione per l'esame successivo con un certo anticipo, in modo tale che sia possibile rinviarlo nel rispetto dei termini legali previsti. Introdurre nel diritto federale una maggiore flessibilità per i detentori di veicoli equivarrebbe ad ampliare l'intervallo temporale tra due controlli. Ciò comporterebbe una divergenza rispetto all'accordo sui trasporti terrestri sottoscritto con l'Unione europea (UE), nel quadro del quale la Svizzera ha armonizzato la periodicità degli esami per i camion con le disposizioni dell'Unione contemplate nella direttiva 96/96/CE. Anche in tal caso bisognerebbe comunque mettere in conto la possibilità che la data dell'esame non convenga ai proprietari dei veicoli. Inoltre, l'introduzione di un certo grado di tolleranza a livello federale limiterebbe la flessibilità

praticata dai cantoni in casi di rigore, a volte notevolmente superiore a quanto richiesto nella mozione.

Proposta del Consiglio federale del 25.08.2010

Il Consiglio federale propone di respingere la mozione.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (26)

Aebi Andreas Amstutz Adrian Baumann J. Alexander Bigger Elmar Binder Max
Borer Roland F. Brunner Toni Büchel Roland Rino Bugnon André
Dunant Jean Henri Estermann Yvette Flückiger-Bäni Sylvia Füglistaller Lieni
Geissbühler Andrea Martina Glauser-Zufferey Alice Kunz Josef Leutenegger Filippo
Müller Thomas Reymond André Rutschmann Hans Schenk Simon
Scherer Marcel Stahl Jürg Wandfluh Hansruedi Wobmann Walter Zemp Markus
Soggetti (in tedesco): Aiuto

Zulassung des Fahrzeugs Nutzfahrzeug Kontrolle Vereinfachung von Verfahren

Ergänzende Erschliessung:

48

Competenza

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni
(DATEC)


Vi trovate qui: [Il Parlamento svizzero](#) > [Ricerca](#) > [Geschaefte](#)



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3528 – Postulato

Effetti di una generale riduzione dei limiti di velocità

Depositato da	 Lachenmeier-Thüring Anita
Ripreso da	Teuscher Franziska
Data del deposito	17.06.2010
Depositato in	Consiglio nazionale
Stato attuale	Non ancora trattato

Testo depositato

Il Consiglio federale è incaricato di illustrare in un rapporto quali sarebbero gli effetti di una riduzione generale dei limiti di velocità sulle capacità delle strade, il numero di incidenti, l'utilizzo dei trasporti pubblici, le emissioni foniche e di sostanze nocive e la qualità della vita della popolazione residente lungo le strade. In questa analisi vanno considerati gli effetti globali di una riduzione della velocità a 80-100 chilometri all'ora sulle strade nazionali, a 60-80 chilometri all'ora sulle strade cantonali e a 30 chilometri all'ora nei centri abitati.

Motivazione

Secondo il rapporto strategico "Futuro delle reti infrastrutturali nazionali in Svizzera", occorre dare la priorità a un utilizzo ottimale delle infrastrutture esistenti piuttosto che costruirne di nuove. In base alle ricerche effettuate, la capacità delle autostrade viene sfruttata al meglio se i veicoli circolano a una velocità di circa 80 chilometri all'ora. Nella sua risposta alla mia interpellanza in materia, il Consiglio federale conferma che con limiti di velocità inferiori il flusso del traffico sarebbe più regolare e la capacità delle strade maggiore. Per questo motivo su determinati tratti della rete delle strade nazionali sono in vigore limiti di velocità dinamici.

È quindi giustificato ritenere che una generale riduzione della velocità su tutte le strade avrebbe ripercussioni positive sul flusso del traffico, la sicurezza e l'ambiente. Riducendo in modo adeguato la velocità sulle strade nazionali, cantonali e comunali si eviterebbero percorsi di aggiramento e si otterrebbe un sensibile aumento della qualità della vita della popolazione residente lungo le strade.

Da tempo nell'ambito dei trasporti è in atto una politica volta ad accelerare i percorsi. Da decenni, infatti, il tempo impiegato per i viaggi di lavoro e del tempo libero rimane a livelli costanti, mentre, grazie alle maggiori velocità raggiunte su strada e su ferrovia, i percorsi si allungano. Questa evoluzione richiede un ampliamento costante delle infrastrutture. Secondo le previsioni, l'aumento del traffico sarà di gran lunga superiore alla crescita demografica. I potenziamenti infrastrutturali bruciano enormi risorse finanziarie e provocano costi di manutenzione sempre maggiori. Una riduzione dei limiti di velocità sulle strade, consentirebbe di interrompere questo circolo vizioso.

Parere del Consiglio federale del 25.08.2010

Il Consiglio federale è dell'opinione che gli attuali limiti di velocità generali per la Svizzera stabiliti nel diritto federale sono fondamentalmente adeguati. A ciò si aggiunge il fatto che le autorità competenti, per evitare o attenuare pericoli particolari della circolazione stradale, per ridurre un carico ambientale eccessivo o per migliorare la fluidità del traffico, hanno la possibilità di ordinare deroghe alle limitazioni generali della velocità su determinati tratti di strada (cfr. art. 108 dell'ordinanza del 5 settembre 1979 sulla segnaletica stradale, OSStr; RS 741.21) e dunque di segnalare velocità inferiori. Inoltre, la Confederazione promuove anche l'introduzione di zone con limite di velocità massimo di 30 km/h, grazie alla semplificazione nel 2002 dei requisiti relativi alla loro realizzazione e in particolare alle misure di accompagnamento.

Va tuttavia considerato che limiti di velocità inferiori possono avere effetti positivi solo se vengono rispettati. Questa condizione assume un'importanza notevole in particolare nei centri abitati e fuori delle località, tanto più che spesso su queste strade limiti inferiori vengono osservati solo se accompagnati da misure edilizie (costose) o da controlli della polizia.

La sicurezza sulle strade, la protezione dell'ambiente e i trasporti pubblici sono incentivati già oggi con successo mediante numerose misure specifiche. Il Consiglio federale considera queste misure sufficienti e respinge al momento una riduzione dei limiti di velocità generali. Riconosce tuttavia l'utilità di ordinare limitazioni della velocità caso per caso e con riguardo a particolari situazioni di circolazione e ambientali locali per il raggiungimento degli obiettivi menzionati nel postulato.

Per questi motivi non è necessario elaborare un rapporto sulle conseguenze di riduzioni della velocità generali.

Proposta del Consiglio federale del 25.08.2010

Il Consiglio federale propone di respingere il postulato.

Cronologia / verbali

Data	Consiglio	
05.12.2011	CN	L'intervento viene ripreso dal Signora Teuscher.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (17)

Allemann Evi Bänziger Marlies Birrer-Heimo Prisca Gilli Yvonne Graf Maya
Hodgers Antonio Lang Josef Leuenberger Ueli Nordmann Roger Pedrina Fabio
Prelicz-Huber Katharina Schelbert Louis Stump Doris Thorens Goumaz Adèle
von Graffenried Alec Weber-Gobet Marie-Thérèse Weibel Thomas

Soggetti (in tedesco): [Aiuto](#)

[Verkehrsberuhigung](#) [Geschwindigkeitsregelung](#) [Evaluation](#) [Verkehrsbeeinflussung](#)
[Strassennetz](#) [Verkehrsstau](#) [Verkehrsunfall](#) [Sicherheit im Strassenverkehr](#)
[öffentlicher Verkehr](#) [Modal Split](#) [Lärmbelästigung](#) [Verschmutzung durch das Auto](#)
[Lebensqualität](#)

Ergänzende Erschliessung:

48

Competenza

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni
(DATEC)

Vi trovate qui: [Il Parlamento svizzero](#) > [Ricerca](#) > [Geschaeft](#)


© Il Parlamento svizzero / CH - 3003 Berna, Colofone, Note legali



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3529 – Postulato

Limitare le superfici di traffico

Depositato da	 Lachenmeier-Thüring Anita
Ripreso da	Hodgers Antonio
Data del deposito	17.06.2010
Depositato in	Consiglio nazionale
Stato attuale	Non ancora trattato

Testo depositato

Il Consiglio federale è incaricato di elaborare una strategia atta a limitare le superfici stradali (inclusi i parcheggi), compensando il potenziamento della rete stradale da parte di cantoni e Confederazione con il recupero e la rinaturalizzazione di superfici di traffico esistenti.

Motivazione

Ogni secondo in Svizzera viene edificato circa 1 metro quadrato di suolo. Un terzo di questa superficie, vale a dire circa 1,3 ettari al giorno, viene destinato all'ampliamento delle infrastrutture di traffico ed in particolare alle strade. Questa utilizzazione del suolo non solo comporta la perdita di preziosi terreni coltivabili, ma si ripercuote negativamente anche sul clima e sul bilancio idrico.

La nostra rete stradale è una delle più fitte al mondo, da decenni vengono investiti ogni anno diversi miliardi di franchi nel suo potenziamento. Le strade nazionali vengono costruite per decongestionare le strade cantonali e comunali, tuttavia questa rete di strade secondarie non viene recuperata, ma addirittura potenziata. Ogni estensione della rete stradale comporta un aumento delle capacità del traffico stradale, favorisce la dispersione degli insediamenti e crea più flussi di traffico tra i luoghi di residenza, di lavoro e del tempo libero. Il consumo energetico, l'inquinamento fonico ed atmosferico crescono di conseguenza. Il traffico motorizzato privato è la causa principale delle emissioni di CO₂ e quindi del riscaldamento climatico. Ogni impermeabilizzazione del suolo distrugge aree verdi, togliendo le necessarie superfici di compensazione contro il surriscaldamento. La costruzione di strade contribuisce così doppiamente al riscaldamento climatico.

Parere del Consiglio federale del 25.08.2010

Il Consiglio federale condivide la richiesta di limitare le superfici di traffico. Tuttavia la Svizzera, per difendere la sua competitività, dipende da infrastrutture di traffico performanti che adempiano importanti funzioni, vale a dire quelle di collegare le varie regioni. Per soddisfare le esigenze di mobilità della popolazione e dell'economia, occorre quindi eliminare i problemi di capacità e potenziare la rete stradale. Il Consiglio federale è consapevole che queste nuove infrastrutture possono generare ulteriore traffico. Una limitazione delle superfici destinate al traffico, rappresenta tuttavia per il Consiglio federale una misura troppo radicale e invasiva, che non tiene sufficientemente conto degli interessi

economici. D'altronde l'Esecutivo si era già espresso nel 1988 respingendo l'iniziativa popolare "Alt al cemento - per una limitazione delle costruzioni stradali" (FF 1988 III 652). In taluni casi, la misura proposta dall'autore del postulato può essere poi fuorviante per gli obiettivi ambientali: le lacune e le mancanze sulla rete stradale e autostradale possono comportare forti rallentamenti del traffico e di conseguenza un aumento dei gas di scarico, del rumore e del traffico nei centri abitati.

Il postulato, inoltre, non è esente da problemi di natura politico-istituzionale. Le competenze della Confederazione nell'ambito stradale comprendono la costruzione, la manutenzione e l'esercizio delle strade nazionali, nonché il cofinanziamento delle strade principali d'importanza nazionale o internazionale. Le strade di competenza nazionale costituiscono però solo il 2,5 per cento (strade nazionali) e il 3,2 per cento (strade principali) dell'intera rete stradale. La stragrande maggioranza di tratti stradali rientra quindi nelle sfere di competenza cantonale e comunale e i comuni sono poi responsabili della costruzione dei parcheggi. L'introduzione di un meccanismo di compensazione nel potenziamento delle strade nazionali comporterebbe un intervento della Confederazione in ambiti di competenza dei cantoni e dei comuni. Al fine di gestire i problemi di traffico, occorre invece che Confederazione, cantoni e comuni trovino soluzioni congiunte e flessibili.

Per evitare che ci sia una crescita illimitata delle superfici di traffico, la Confederazione ha già adottato diverse misure. Le politiche settoriali dei trasporti e degli agglomerati favoriscono l'utilizzazione ottimale delle infrastrutture esistenti e una stretta armonizzazione di insediamenti e trasporti volta a limitare i flussi pendolari, piuttosto che sostenere la costruzione di nuove infrastrutture. La revisione parziale della legge del 22 giugno 1979 sulla pianificazione del territorio (RS 700) - attualmente al vaglio del Parlamento - mira a limitare la dispersione degli insediamenti, a gestire lo sviluppo verso l'interno dell'urbanizzazione e a promuovere la costruzione di centri abitati compatti (FF 2010 936). Inoltre, la Confederazione s'impegna a favore di uno sviluppo sostenibile del sistema dei trasporti: nelle costruzioni in ambito stradale o ferroviario, con i metodi NISTRA (indicatori di sostenibilità per i progetti infrastrutturali stradali, <http://www.astra.admin.ch/dienstleistungen/00129/00183/00187/index.html?lang=de>) e NIBA (indicatori di sostenibilità per i progetti infrastrutturali ferroviari, <http://www.bav.admin.ch/dokumentation/grundlagen/00659/index.html?lang=de&showdetail=43>) sono già stati presi in considerazione i fattori connessi all'ambiente e all'urbanizzazione.

Proposta del Consiglio federale del 25.08.2010

Il Consiglio federale propone di respingere il postulato.

Cronologia / verbali

Data	Consiglio	
05.12.2011	CN	L'intervento viene ripreso dal Signore Hodgers.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (26)

Aebi Andreas Allemann Evi Bänziger Marlies Bäumle Martin Birrer-Heimo Prisca Brélaz Daniel Frösch Therese Gilli Yvonne Girod Bastien Graf Maya Hodgers Antonio Jans Beat John-Calame Francine Lang Josef Leuenberger Ueli Marra Ada Nordmann Roger Pedrina Fabio Prelicz-Huber Katharina Schelbert Louis Teuscher Franziska Thorens Goumaz Adèle van Singer Christian von Graffenried Alec Weber-Gobet Marie-Thérèse Weibel Thomas

Soggetti (in tedesco): [Aiuto](#)

[Strassennetz](#) [Strassenbau](#) [Parkplatz](#) [Naherholungsraum](#) [Pendlerverkehr](#) [Zersiedelung](#)

Ergänzende Erschliessung:

48;52

Competenza

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni

(DATEC)

Vi trovate qui: [Il Parlamento svizzero](#) > [Ricerca](#) > [Geschaefte](#)


© Il Parlamento svizzero / CH - 3003 Berna, Colofone, Note legali



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3539 – Mozione

Diffusione in streaming dei programmi

Depositato da	 Allemann Evi
Data del deposito	18.06.2010
Depositato in	Consiglio nazionale
Stato attuale	Non ancora trattato

Testo depositato

Il Consiglio federale è invitato a modificare la procedura per l'autorizzazione delle diffusionsi originali in streaming (via Internet) in modo tale da permettere che, in futuro, le prime messe in onda dei programmi possano avvenire in diretta via Internet senza contemporanea diffusione televisiva né previa autorizzazione.

Motivazione

Ai sensi della sua concessione, la SSR è attualmente tenuta a diffondere i suoi programmi in primo luogo via etere e via satellite. Anche la diffusione via Internet è consentita, ma nel caso delle prime messe in onda (le cosiddette diffusionsi originali) deve essere previamente autorizzata dall'UFCOM ed avvenire in contemporanea alla diffusione televisiva. In altre parole, il canale televisivo di lingua tedesca SF (Schweizer Fernsehen) non è libero di ricorrere allo streaming in funzione delle proprie esigenze editoriali.

Per la SF sarebbe importante poter trasmettere in diretta sul web più dibattiti parlamentari ed anche conferenze stampa tenute a Palazzo federale o altrove. Si potrebbe immaginare di trasmettere in streaming anche interessanti discussioni in seno all'Assemblea generale dell'ONU o di azionisti di un'impresa svizzera, ossia eventi che non interessano un vasto pubblico bensì solo una minoranza e per i quali Internet rappresenta la soluzione ideale, oltre che la più economica. L'interpretazione data dall'UFCOM alle disposizioni della concessione SSR relativamente alla diffusione via Internet impedisce alla SF di trasmettere in diretta i dibattiti parlamentari ed altri avvenimenti, benché ciò rappresenterebbe un grande vantaggio nell'ottica del servizio pubblico.

Se la SF potesse scegliere sulla base delle proprie esigenze editoriali se diffondere o meno una prima messa in onda in streaming, i vantaggi che ne deriverebbero sarebbero molteplici:

- diffusione in streaming di più avvenimenti di importanza nazionale: la libera scelta del canale di diffusione permetterebbe di offrire un maggior numero di tali eventi (dibattiti parlamentari, importanti conferenze stampa, ecc.);
- rafforzamento del servizio pubblico: la diffusione di programmi in streaming porterebbe valore aggiunto nell'offerta online della SSR e soddisferebbe le giuste aspettative del pubblico più giovane e vicino a Internet;
- maggiore sicurezza per i programmi di SF info: i programmi di SF info (in particolare le

repliche) recupererebbero lo spazio lasciato libero dalle trasmissioni trasmesse in streaming.

Parere del Consiglio federale del 01.09.2010

La possibilità di seguire trasmissioni in diretta su Internet corrisponde di fatto a un'esigenza di consumo molto sentita. Ai sensi della concessione SRG SSR idée suisses del 28 novembre 2007 (FF 2007 7709) il live streaming è autorizzato unicamente in contemporanea alla diffusione televisiva sui canali SF1, SF2 o SF info. Può essere proposto anche in caso di avvenimenti di importanza nazionale, a condizione che, per ragioni di capacità, dette trasmissioni non possano essere diffuse sui canali SF2 e SF info.

L'autrice della mozione chiede di rendere la diffusione in diretta streaming indipendente dalla messa in onda parallela delle stesse trasmissioni su un canale televisivo e dall'assenza di capacità disponibili. Il Consiglio federale ritiene la richiesta legittima, nella misura in cui interessa la diffusione di trasmissioni di natura politica ed economica che, ai sensi del servizio universale, contribuiscono alla formazione delle opinioni e non rischiano di provocare distorsioni del mercato.

Proposta del Consiglio federale del 01.09.2010

Il Consiglio federale propone di accogliere la mozione.

Documenti

[Bollettino ufficiale - verbali](#)

Cronologia / verbali

Data	Consiglio	
01.10.2010	CN	Opposizione; discussione differita.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (21)

Aubert Josiane Carobbio Guscetti Marina Caviezel Tarzisius
Fässler-Osterwalder Hildegard Fehr Hans-Jürg Fehr Jacqueline Gross Andreas
Heim Bea Kiener Nellen Margret Lachenmeier-Thüring Anita Lumengo Ricardo
Maire Jacques-André Nussbaumer Eric Pedrina Fabio Rossini Stéphane
Schenker Silvia Sommaruga Carlo Steiert Jean-François Stump Doris
Tschümperlin Andy von Graffenried Alec

Soggetti (in tedesco): [Aiuto](#)

SF DRS audiovisuelles Programm Internet Sendekonzession Bewilligung
politisches Leben (speziell) Meinungsbildung

Ergänzende Erschliessung:

34

Competenza

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni
(DATEC)

Vi trovate qui: [Il Parlamento svizzero](#) > [Ricerca](#) > [Geschaeft](#)

© Il Parlamento svizzero / CH - 3003 Berna, Colofone, Note legali



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3594 – Postulato

Incoraggiare comportamenti ecocompatibili durante i picchi di inquinamento

Depositato da



Barthassat Luc

Data del deposito	18.06.2010
Depositato in	Consiglio nazionale
Stato attuale	Non ancora trattato

Testo depositato

Ai fini dell'adempimento dell'ordinanza contro l'inquinamento atmosferico (OIA), il Consiglio federale è incaricato di studiare la possibilità di avvalersi della futura etichetta ambientale prevista per le automobili per limitare la circolazione dei veicoli più inquinanti nei periodi in cui si registrano i picchi di inquinamento. Questa misura favorirebbe coloro che hanno fatto una scelta responsabile acquistando un veicolo meno inquinante ed eviterebbe di penalizzare tutti, com'è invece il caso attualmente. I valori limite per le diverse categorie di veicoli saranno fissati dalla Confederazione. Queste norme dovranno essere adeguate con l'andar del tempo. Bisognerà anche discutere il caso di chi utilizza un veicolo a scopi professionali.

Motivazione

Ogni anno si registrano picchi di inquinamento da ozono durante l'estate e da polveri fini durante l'inverno, contro i quali l'adozione del limite di velocità di 80 km/h sulle autostrade si è rivelata poco efficace, tanto più che penalizza anche coloro che hanno acquistato un veicolo a basse emissioni. L'inquinamento impedisce periodicamente di centrare gli obiettivi dell'OIA. Le soluzioni sono due: o modifichiamo l'ordinanza o adottiamo misure più efficaci per rispettare le norme in vigore.

Se sono stati definiti dei valori limite è perché si tratta di inquinanti nocivi per la salute. Basti pensare che se i valori di ozono aumentano di 10 microgrammi per metro cubo di aria, la funzione polmonare può diminuire dell'1 per cento. Per le polveri fini le cifre si situano nello stesso ordine di grandezza. Si può quindi immaginare l'impatto che i picchi di inquinamento hanno sulla salute e sui costi sanitari. Secondo l'OIA, una concentrazione di ozono superiore a 120 microgrammi per metro cubo di aria può essere superata per un'ora al massimo una volta all'anno. Tuttavia, questo valore viene superato molto spesso, e con maggiore frequenza in campagna che non in città: nell'aprile 2009, a Chaumont (NE), una località sopra Neuchâtel, il valore limite di 120 microgrammi per metro cubo di aria è stato superato per ben 14 giorni.

Nella sua risposta del 24 febbraio 2010 al postulato Teuscher sull'introduzione di zone ecologiche, il Consiglio federale si è mostrato favorevole alla realizzazione di zone di questo tipo. Detto questo, le zone ecologiche sono senz'altro degli strumenti validi, ma riguardano generalmente solo le città e gli agglomerati, mentre l'inquinamento interessa anche le aree rurali e la campagna. Occorre quindi limitare la circolazione dei veicoli troppo inquinanti anche in queste zone.

La misura proposta aiuterà i cittadini a fare la giusta scelta al momento dell'acquisto di un nuovo veicolo, mentre l'adozione di limiti di velocità sulle autostrade è una misura di punizione collettiva inefficace.

Parere del Consiglio federale del 25.08.2010

Il traffico stradale rimane una delle principali fonti di inquinanti atmosferici. I superamenti dei limiti di immissione per le polveri fini e gli ossidi d'azoto sanciti dall'ordinanza del 16 dicembre 1985 contro l'inquinamento atmosferico (OIA; RS 814.318.142.1) risultano particolarmente frequenti e significativi nei quartieri interessati da traffico intenso e lungo le strade con traffico molto intenso. Una serie di misure, soprattutto di carattere tecnico, sono già state adottate, introdotte o decise in linea di massima per ridurre le emissioni inquinanti del traffico stradale. Basti ricordare l'adozione delle norme sui gas di scarico applicate dall'UE, le attività lanciate nel 2006 dal Consiglio federale nel quadro del Piano d'azione contro le polveri fini e la Strategia contro l'inquinamento atmosferico del Consiglio federale pubblicata l'11 settembre 2009. Le severe norme di emissione per i veicoli con elevate prestazioni complessive quali le automobili e gli autocarri hanno consentito una notevole riduzione di importanti inquinanti atmosferici e climatici. Occorre tuttavia adottare altre misure nel settore del traffico stradale, soprattutto per quanto attiene alle polveri fini, alla fuliggine da diesel cancerogena, agli ossidi di azoto (NO) e all'ozono.

L'etichetta ambientale per le automobili è stata elaborata dagli Uffici federali dell'ambiente (UFAM), dell'energia (UFE) e delle strade (USTRA) su incarico del DATEC. In tale contesto si è esaminata la possibilità di completare l'etichettaEnergia esistente dal 2002 con informazioni sull'inquinamento ambientale per consentire agli acquirenti di automobili di informarsi in modo esauriente e chiaro sulle principali caratteristiche di un veicolo che hanno rilevanza ambientale. In considerazione delle obiezioni sollevate in sede di indagine conoscitiva sia dai settori interessati che dalle associazioni ambientaliste, il Consiglio federale, in occasione della seduta del 18 giugno 2010, ha deciso di rinunciare all'introduzione dell'etichetta ambientale. L'informazione ai consumatori garantita dall'etichettaEnergia deve comunque essere mantenuta e migliorata. L'etichettaEnergia deve inoltre essere sviluppata ulteriormente in modo da consentire anche la valutazione dei veicoli elettrici o alimentati con biocarburanti.

L'etichettaEnergia è concepita come strumento informativo per l'acquisto di un nuovo veicolo e può quindi servire da base per strumenti della politica energetica e climatica, ad esempio per un'imposta di circolazione differenziata a livello cantonale o per un sistema di bonus/malus in relazione all'imposta federale sui veicoli. Dato però che non considera importanti inconvenienti ambientali a livello locale (inquinanti atmosferici, rumore), come sarebbe invece stato il caso dell'etichetta ambientale, l'etichettaEnergia non è adatta quale strumento per limitare la circolazione di veicoli particolarmente inquinanti.

Dal profilo ambientale vanno privilegiate soluzioni durevoli come l'introduzione di zone ecologiche (a traffico limitato) rispetto a misure a breve termine quali la riduzione della velocità in caso di picchi di inquinanti atmosferici, in quanto producono effetti più duraturi. Su iniziativa di alcuni cantoni, il DATEC ha elaborato delle basi legali che consentirebbero ai cantoni e alle città di istituire delle zone ecologiche nel loro comprensorio. L'indagine conoscitiva sugli avamprogetti delle relative ordinanze del Consiglio federale sarà avviata presumibilmente ancora nel terzo trimestre del 2010. La ripartizione dei veicoli in categorie si basa sui livelli di emissioni della norma sui gas di scarico Euro. In tal modo verrebbero create a livello federale le condizioni per uno strumento applicabile a livello cantonale che in futuro fornirebbe un ulteriore contributo al miglioramento della qualità dell'aria nelle regioni soggette a forte inquinamento.

Proposta del Consiglio federale del 25.08.2010

Il Consiglio federale propone di respingere il postulato.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (5)

de Buman Dominique Leuenberger Ueli Robbiani Meinrado Schmidt Roberto
Zisyadis Josef

Soggetti (in tedesco): Aiuto

Luftverunreinigung Luftreinhaltung Verkehrsbeeinflussung Grenzwert

Verschmutzung durch das Auto
Ergänzende Erschliessung:
Abgas
52-48
Schadstoffarmes Fahrzeug

Competenza

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni
(DATEC)

Vi trovate qui: Il Parlamento svizzero > Ricerca > [Geschaefte](#)



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3611 – Mozione

SSR: nessun aumento dei canoni radiotelevisivi

Depositato da



Müller Thomas

Data del deposito	18.06.2010
Depositato in	Consiglio nazionale
Stato attuale	Non ancora trattato

Testo depositato

Il Consiglio federale è invitato a non modificare i canoni di ricezione radiotelevisiva per le utenze private e le imprese e a non coprire l'accresciuto fabbisogno finanziario della SSR SRG idée suisse attraverso nuovi canoni radiotelevisivi o altre entrate.

Motivazione

Nel 2009, la SSR ha presentato al Consiglio federale una relazione finanziaria in cui dichiara per il periodo 2011-2014 un aumento del proprio fabbisogno finanziario annuo pari a 54 milioni di franchi. A tutela della concorrenza non è consigliabile procurare nuove entrate attraverso una quota più elevata delle interruzioni pubblicitarie o ammettendo la pubblicità nell'offerta online dell'emittente.

Sono altresì da evitare nuove entrate derivanti da canoni radiotelevisivi più elevati poiché ciò metterebbe in seria difficoltà gli editori privati concorrenti attivi nel settore del multimediale, che ultimamente hanno già dovuto abbassare le proprie spese fino al 30 per cento.

Invece di cercare nei canoni RTV una nuova fonte di denaro, sarebbe opportuno che la SSR riesaminasse le proprie spese. Per i seguenti motivi:

1. da cinque anni a questa parte l'importo dei canoni radiotelevisivi aumenta sistematicamente ogni anno. Nel solo 2009 i proventi dei canoni radiotelevisivi hanno superato di circa 30 milioni quelli del 2008, per un totale di 1153 milioni di franchi di canoni RTV;
2. la convergenza di radio e televisione sprigionerà un forte potenziale di risparmio nel settore amministrativo;
3. negli anni passati la SSR ha regolarmente investito le maggiori entrate provenienti dagli aumentati canoni radiotelevisivi nello sviluppo di nuovi programmi;
4. con 562 franchi l'anno riscossi presso le utenze private, i canoni radiotelevisivi svizzeri sono tra i più elevati a livello internazionale.

Parere del Consiglio federale del 01.09.2010

Il giorno stesso in cui è stata depositata la mozione, il Consiglio federale ha deciso di non aumentare i canoni di ricezione e di allentare le disposizioni per la SSR in materia di

pubblicità negli orari marginali. Inoltre è stato chiesto alla SSR di trovare una soluzione con gli editori nel campo della pubblicità online che tenga conto degli interessi di ambo le parti.

Questa decisione poggia su un accurato esame dei criteri di cui all'articolo 70 della legge federale del 24 marzo 2006 sulla radiotelevisione (LRTV; RS 784.40) relativi a quanto deve essere finanziato tramite i canoni di ricezione. Oltre ai costi per l'incasso, la promozione di nuove tecnologie, la ricerca sull'utenza e i contributi alle emittenti radiotelevisive locali, il finanziamento dei programmi della SSR rappresenta la voce più importante.

Per l'esame del fabbisogno finanziario della SSR, il Consiglio federale si è attenuto al mandato del legislatore, secondo cui devono essere finanziate in modo sufficiente le prestazioni che, ai sensi della relativa concessione, la SSR deve fornire nelle tre regioni linguistiche. Negando alla SSR la possibilità di aumentare gli introiti di oltre 30 milioni di franchi e obbligandola ad adottare misure di risparmio pari a 58 milioni di franchi, ma soprattutto grazie all'aumento del numero delle economie domestiche e delle imprese soggette al canone nonché a una leggera liberalizzazione della concorrenza e a risparmi nell'incasso, è stato possibile rinunciare all'aumento dei canoni di ricezione. La richiesta dell'autore della mozione è pertanto soddisfatta per quanto riguarda il risultato.

In merito alla motivazione relativa alla struttura dei costi può essere ritenuto quanto segue.

1. Va osservato che, tenuto conto del rincaro, gli importi dei canoni per i singoli che soggiacciono al canone non hanno subito un aumento reale negli ultimi dieci anni.
2. In una prima fase, la convergenza comporta adeguamenti che creano costi supplementari. In seguito ci si aspettano risparmi da investire nel programma.
3. Nel 2007, il Consiglio federale ha ritenuto necessaria all'adempimento del mandato e dunque autorizzato, solo una parte dei programmi proposti dalla SSR (DRS4, World Radio Switzerland). Il fatto che i nuovi programmi autorizzati generino leggeri costi supplementari è una conseguenza logica. Attualmente non è previsto un ulteriore ampliamento dell'offerta di programmi.
4. In Svizzera, le economie domestiche private pagano un canone radiotelevisivo annuo di 462 franchi. Avendo mercati più esigui rispetto all'estero, un numero relativamente piccolo di economie domestiche è costretto a finanziare offerte di radiodiffusione plurilingui e concorrenziali. Inoltre, un terzo degli introiti pubblicitari è destinato alle finestre pubblicitarie estere. Va pure tenuto presente che in Svizzera i canoni di ricezione servono anche a finanziare le emittenti private locali e regionali.

Buona parte dei proventi del canone è destinata alla perequazione finanziaria, ovvero all'obiettivo di fornire a tutte le regioni linguistiche programmi equivalenti. Nella Svizzera tedesca su 100 franchi riscossi 40 vanno alla Romandia o alla Svizzera italiana. La quota del canone necessaria a fornire una copertura per la Svizzera tedesca (la regione linguistica più vasta) è più bassa rispetto a quella di Germania, Austria o Gran Bretagna. L'importo del canone in Svizzera è dunque in gran parte legato al plurilinguismo e all'obiettivo perseguito dalla politica nazionale di proporre a tutte le regioni linguistiche programmi radiotelevisivi appropriati. Anche il Controllo federale delle finanze è giunto alla conclusione, nel 2006, che i costi della SSR siano da ricondurre, nella misura del 40 per cento, al fatto che in Svizzera occorre produrre programmi per tre regioni linguistiche. Alla luce di questa peculiarità svizzera, l'importo del canone risulta moderato.

Proposta del Consiglio federale del 01.09.2010

Il Consiglio federale propone di respingere la mozione.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (114)

Abate Fabio Aebi Andreas Amacker-Amann Kathrin Amstutz Adrian
Baader Caspar Bader Elvira Baettig Dominique Baumann J. Alexander
Bäumle Martin Bigger Elmar Binder Max Borer Roland F. Bortoluzzi Toni
Bourgeois Jacques Brönnimann Andreas Brunner Toni Brunschwig Graf Martine
Büchel Roland Rino Büchler Jakob Cassis Ignazio Darbellay Christophe
Dunant Jean Henri Egger-Wyss Esther Eichenberger-Walther Corina
Engelberger Edi Estermann Yvette Favre Charles Favre Laurent Fehr Hans
Flückiger-Bäni Sylvia Fluri Kurt Föhn Peter Français Olivier Freysinger Oskar
Füglister Lieni Geissbühler Andrea Martina Germanier Jean-René
Giezendanner Ulrich Glanzmann-Hunkeler Ida Glauser-Zufferey Alice Glur Walter
Gobbi Norman Graber Jean-Pierre Grin Jean-Pierre Grunder Hans
Gysin Hans Rudolf Haller Vannini Ursula Hany Urs Heer Alfred Hiltbold Hugues
Huber Gabi Humbel Ruth Hurter Thomas Hutter Markus Ineichen Otto
Joder Rudolf Kaufmann Hans Killer Hans Kleiner Marianne Kunz Josef
Landolt Martin Leutenegger Filippo Loepfe Arthur Lüscher Christian
Lustenberger Ruedi Malama Peter Markwalder Christa Messmer Werner
Miesch Christian Moret Isabelle Mörgeli Christoph Müller Philipp Müller Walter
Müri Felix Neiryneck Jacques Nidegger Yves Noser Ruedi Parmelin Guy
Pelli Fulvio Perrin Yvan Perrinjaquet Sylvie Pfister Gerhard Pfister Theophil
Reimann Lukas Reymond André Rickli Natalie Simone Riklin Kathy
Rime Jean-François Rutschmann Hans Schenk Simon Scherer Marcel
Schibli Ernst Schlüter Ulrich Schmidt Roberto Schneider-Ammann Johann N.
Schwander Pirmin Segmüller Pius Spuhler Peter Stahl Jürg Stamm Luzi
Theiler Georges Triponez Pierre Veillon Pierre-François von Graffenried Alec
von Rotz Christoph von Siebenthal Erich Voruz Eric Walter Hansjörg
Wandfluh Hansruedi Wasserfallen Christian Weibel Thomas Wobmann Walter
Zemp Markus Zuppiger Bruno

Soggetti (in tedesco): Aiuto

Radio- und Fernsehgebühren SRG Finanzierung Privathaushalt Gewerbebetrieb
Preissteigerung Preisstopp

Ergänzende Erschliessung:

34

Competenza

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni
(DATEC)

Vi trovate qui: [Il Parlamento svizzero](#) > [Ricerca](#) > [Geschaeft](#)



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3619 – Mozione

Lotta internazionale contro il devastante impatto ambientale della produzione intensiva di olio di palma

Depositato da



de Buman
Dominique

Data del deposito	18.06.2010
Depositato in	Consiglio nazionale
Stato attuale	Non ancora trattato

Testo depositato

Il Consiglio federale è esortato a impegnarsi attivamente, in seno alle Conferenze internazionali alle quali partecipa, contro il devastante impatto ambientale della produzione intensiva di olio di palma.

In numerosi Paesi, in particolare del continente asiatico, questa produzione, resa interessante dai costi apparentemente bassi, comporta deforestazioni massicce che provocano danni gravi e enormi all'ecosistema mondiale.

Inoltre, l'olio di palma non rientra tra gli alimenti più sani per l'essere umano e può essere sostituito da prodotti indigeni di qualità, come l'olio di colza e il burro.

Anche se la produzione non avviene direttamente in Svizzera, la Confederazione non può ignorare gli effetti negativi provocati altrove dalla domanda interna.

Il Consiglio federale è quindi invitato a esercitare la sua influenza negli organismi internazionali al fine di sensibilizzarli a tale fenomeno nefasto e influenzare le decisioni nella giusta direzione.

Parere del Consiglio federale del 01.09.2010

L'olio di palma è utilizzato per la produzione di numerosi beni: alimenti, detersivi, prodotti di pulizia, cosmetici e, sempre più, combustibili e carburanti provenienti da materie prime rinnovabili. L'aumento della produzione di olio di palma è in primo luogo riconducibile alla crescente domanda di olio commestibile nei Paesi emergenti come India e Cina, e comporta, fra l'altro, un aumento della richiesta di acquisti di terreni a livello internazionale. La produzione intensiva di olio di palma ha forti ripercussioni sul clima, sulla biodiversità e sull'ambiente in generale, in particolare a causa della minaccia che rappresenta per le foreste e dell'utilizzo di prodotti chimici.

Da tempo la Confederazione si impegna attivamente nel quadro dei negoziati internazionali in corso volti a fissare norme contro gli effetti devastanti che possono scaturire dalla produzione intensiva di olio di palma. Questi sforzi si concentrano soprattutto sui negoziati su clima e biodiversità, così come sulla politica internazionale delle foreste. Questo lavoro politico è completato dal sostegno fornito a progetti concreti nell'ambito, per esempio, della cooperazione economica allo sviluppo. Inoltre, con l'obiettivo di contrastare il disboscamento, è stato elaborato uno standard su base

volontaria per l'olio di palma (Roundtable for Sustainable Palm Oil), sostenuto in particolare anche da aziende svizzere.

In aggiunta la Confederazione ha fissato dei criteri di sostenibilità per carburanti provenienti da materie prime rinnovabili, ai quali i produttori si devono attenere se vogliono beneficiare di agevolazioni fiscali. Secondo l'ordinanza del 20 novembre 1996 sull'imposizione degli oli minerali (OIOm; RS 641.611, art. 19b cpv. 3), per i carburanti prodotti dall'olio di palma occorre partire dal presupposto che essi non soddisfano questi criteri, con deroga per quelli che possono presentare la prova del bilancio ecologico globale positivo (art. 19c cpv. 3 OIOm). L'obiettivo è quello di elaborare uno standard internazionale per i criteri di sostenibilità applicabili ai carburanti provenienti da materie prime rinnovabili. A tal proposito sono inoltre in corso discussioni nel quadro del Global Bioenergy Partnership Forum presieduto dall'Organizzazione per l'alimentazione e l'agricoltura (OAA) e lo sviluppo di una norma da parte della International Standard Organisation (ISO).

Il Consiglio federale è consapevole della problematica legata all'olio di palma e si è già espresso a tal proposito rispondendo a diversi interventi parlamentari, fra cui l'interpellanza Teuscher 07.3893 e la mozione Girod 08.3336. Da tempo il Consiglio federale si impegna attivamente a livello internazionale per ridurre l'impatto negativo della produzione di olio di palma. Tuttavia, è disposto a valutare come questo tema possa essere sempre di più integrato nelle discussioni internazionali in corso volte ad incentivare investimenti diretti rispettosi del settore agricolo (Principles for Responsible Agricultural Investment).

Proposta del Consiglio federale del 01.09.2010

Il Consiglio federale propone di accogliere la mozione.

Documenti

[Bollettino ufficiale - verbali](#)

Cronologia / verbali

Data	Consiglio
01.10.2010	CN Opposizione; discussione differita.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (4)

[Darbellay Christophe](#) [Meier-Schatz Lucrezia](#) [Robbiani Meinrado](#)
[Simoneschi-Cortesi Chiara](#)

Soggetti (in tedesco): [Aiuto](#)

[pflanzliches Öl](#) [Umweltverträglichkeit](#) [Abholzung](#) [tropischer Regenwald](#)
[internationales Treffen](#) [internationale Verhandlungen](#)

Ergänzende Erschliessung:

52;08

Competenza

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni
(DATEC)

Vi trovate qui: [Il Parlamento svizzero](#) > [Ricerca](#) > [Geschaeft](#)

© Il Parlamento svizzero / CH - 3003 Berna, Colofone, Note legali



Curia Vista - Atti parlamentari

10.3717 – Mozione

Incentivare il risanamento energetico e la sostituzione di vecchie costruzioni

Depositato da	Gruppo liberale radicale
Portavoce	Leutenegger Filippo
Data del deposito	29.09.2010
Depositato in	Consiglio nazionale
Stato attuale	Non ancora trattato

Testo depositato

Il Consiglio federale è incaricato di creare, nell'ambito della revisione della legge sulla pianificazione del territorio e del diritto fiscale, opportuni incentivi e condizioni quadro per accelerare il risanamento energetico e in particolare la sostituzione di vecchie costruzioni. Le vecchie costruzioni il cui risanamento energetico comporta un dispendio sproporzionato devono poter essere sostituite senza eccessivi formalismi da ricostruzioni con un indice di sfruttamento uguale o superiore (p. es. con un cosiddetto eco-bonus per standard energetici particolarmente ambiziosi).

Motivazione

In Svizzera l'attuale patrimonio immobiliare è costituito per oltre il 70 per cento da vecchie costruzioni caratterizzate da standard energetici insoddisfacenti, le quali contribuiscono in modo considerevole all'elevato tasso di emissioni di CO₂. Il rinnovo del patrimonio immobiliare, e il suo risanamento energetico in particolare, già da anni non tiene il passo rispetto all'invecchiamento degli edifici. Il ritardo è dovuto a vari motivi, individuabili nelle carenze del diritto fiscale, che consente di operare deduzioni per gli investimenti volti a ridurre i consumi energetici soltanto nell'anno in cui vengono effettuati. Un altro problema considerevole è costituito dalla eccessiva regolamentazione dei risanamenti energetici, in particolare di quella applicabile ai rivestimenti degli edifici. La sostituzione di vecchi edifici riveste un ruolo importante, poiché non sempre è possibile realizzare un risanamento energetico ragionevole di queste costruzioni. Pertanto, dal profilo energetico la demolizione e la successiva ricostruzione rappresentano spesso la soluzione migliore e più lungimirante. Tale soluzione dovrebbe quindi essere privilegiata anche dalla legislazione in materia di pianificazione del territorio, e non essere ostacolata come avviene oggi. In particolare, e a prescindere dalla destinazione attuale della zona, questo tipo di ricostruzioni non dovrebbe essere penalizzato a livello di indice di sfruttamento; le costruzioni caratterizzate da obiettivi particolarmente ambiziosi in ambito energetico (p. es. le case a consumo energetico nullo) andrebbero al contrario premiate con un bonus sull'indice di sfruttamento.

Parere del Consiglio federale del 24.11.2010

Il Consiglio federale è d'accordo con gli autori della mozione sulla necessità di creare incentivi per accelerare il risanamento energetico e, in particolare, la sostituzione dei vecchi edifici. Queste richieste sono in linea con la nuova politica energetica decisa dallo stesso collegio il 21 febbraio 2007. Il Consiglio federale ha però sempre richiamato l'attenzione sul fatto che la Confederazione ha possibilità molto limitate di influire sul diritto edilizio e di pianificazione, diritto procedurale incluso, dei cantoni e dei comuni (si veda la

risposta alla mozione Leutenegger Filippo 09.4227, Riduzione degli ostacoli amministrativi al risanamento energetico degli edifici).

Gli autori della mozione chiede che i vecchi edifici siano sostituiti in modo non burocratico. Le costruzioni sostitutive dovrebbero essere autorizzate anche quando la loro utilizzazione non è conforme alla zona, come ad esempio la costruzione sostitutiva di un'impresa industriale in una zona residenziale. Se ciò venisse introdotto nella legge sulla pianificazione del territorio (LPT; RS 700) e diventasse di conseguenza direttamente applicabile, verrebbe messo in discussione il principio della conformità alla zona secondo l'articolo 22 capoverso 2 lettera b LPT e verrebbe pesantemente intaccata la sovranità legislativa cantonale. La richiesta della mozione va quindi troppo lontano.

Se delle disposizioni direttamente applicabili concernenti il conferimento di eco bonus in caso di rispetto di standard energetici particolarmente ambiziosi venissero imposte ai cantoni, si verificherebbe un'ulteriore intrusione della Confederazione nella sovranità cantonale e si contravverrebbe al diritto costituzionale vigente.

Secondo l'articolo 32 capoverso 2 della legge federale del 14 dicembre 1990 sull'imposta federale diretta (LIFD; RS 642.11), cui è stata data applicazione nell'ordinanza del 24 agosto 1992 concernente i provvedimenti per l'utilizzazione razionale dell'energia e per l'impiego di energie rinnovabili (RS 642.116.1), è possibile dedurre le spese di riattazione e di manutenzione degli immobili privati. Conformemente all'articolo 34 lettera d LIFD, nel caso di nuovi edifici privati, le spese finalizzate al risparmio energetico e alla protezione ambientale, invece, non possono essere dedotte. Come già messo in evidenza nella risposta alla domanda 10.5349, questo principio è stato recentemente confermato dalla giurisprudenza del Tribunale federale. Esso corrisponde anche alle conclusioni cui è arrivato lo studio "Steuerliche Anreize für energetische Sanierungen von Gebäuden" (Incentivi fiscali per il risanamento energetico degli edifici), condotto dal gruppo di lavoro interdipartimentale per gli incentivi fiscali e pubblicato nel gennaio 2009. Pur rifiutando l'introduzione di detrazioni fiscali aggiuntive, tale studio considera infatti come positivo il fatto che la possibilità di dedurre le spese per gli investimenti effettuati negli edifici esistenti sia collegata al raggiungimento di determinati standard energetici. Anche la mozione della Commissione dell'economia e dei tributi 09.3014 accettata dal Parlamento va nella stessa direzione. Queste linee direttive sono parte costitutiva del controprogetto indiretto all'iniziativa popolare "Sicurezza dell'alloggio per i pensionati" approvato dal Consiglio federale il 23 giugno 2010. Quanto alla ripartizione su più anni della deduzione degli investimenti energetici, il Consiglio federale si è già pronunciato due volte affinché venisse respinta (mozioni 07.3385 e 09.3354).

Sulla base di quanto detto, si deve pertanto proporre di respingere la mozione. Nel caso in cui quest'ultima venisse accolta dalla Camera prioritaria, il collegio proporrebbe alla seconda Camera di modificarla.

Proposta del Consiglio federale del 24.11.2010

Il Consiglio federale propone di respingere la mozione.

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Soggetti (in tedesco): [Aiuto](#)

[energetische Sanierung von Gebäuden](#) [Energieeinsparung](#) [Verbesserung des Wohnumfelds](#)
[Abbruchliegenschaft](#) [Baurecht](#) [Renovation](#) [städtebauliche Vorschrift](#) [Bautätigkeit Privater](#)
[Zonenplan](#)

Ergänzende Erschliessung:

66;2846

Competenza

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni
(DATEC)

Vi trovate qui: [Il Parlamento svizzero](#) > [Ricerca](#) > [Geschaeft](#)

© Il Parlamento svizzero / CH - 3003 Berna, Colofone, Note legali