



**Presenza di posizione dell'Automobile Club Svizzero (ACS) concernenti le proposte in materia di politica dei trasporti per la sessione speciale del Consiglio nazionale del 2025**

	Favorevole	Contrario
<p><b>25.303 n Mo. CTT-N. Anche i sistemi di navigazione devono contribuire alla sicurezza</b></p> <p><b>L'ACS respinge la mozione per i seguenti motivi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• I gestori delle strade cantonali e comunali possono già oggi imporre divieti di circolazione temporanei in caso di ingorghi. Se pubblicati dalle autorità in tempo reale, vengono visualizzati di conseguenza nei sistemi di navigazione. L'ACS non ritiene quindi necessario introdurre un obbligo legale per gli operatori dei sistemi di navigazione concernente la visualizzazione delle chiusure stradali e le rispettive deviazioni del traffico.</li> <li>• Inoltre, a causa del principio di territorialità, non è possibile obbligare per legge i fornitori di servizi stranieri ad attuare quanto richiesto.</li> <li>• Allo stesso tempo, una tale regolamentazione giuridica richiederebbe la contemporanea introduzione di un obbligo di aggiornamento per i sistemi di navigazione. Ciò sarebbe in contrasto, ad esempio, con la cosiddetta "Convenzione di Vienna" (Convenzione sulla circolazione stradale dell'8 novembre 1968; RS 0.741.10).</li> </ul>		
<p><b>25.3004 n Mo. CTT-N. Creazione delle basi legali per migliorare la gestione della viabilità lungo gli assi nord-sud</b></p> <p><b>L'ACS respinge la mozione per i seguenti motivi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le strade di transito servono a garantire il flusso del traffico e l'accessibilità di tutte le regioni della Svizzera. La legge sulla circolazione stradale stabilisce che le strade di transito parallele alle autostrade</li> </ul>		



<p>devono fungere da percorso alternativo in caso di ingorghi o altre interruzioni sulle autostrade.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inoltre, i Cantoni possono già oggi, in accordo con la Confederazione, adottare regolamenti locali del traffico per le strade di transito. Tuttavia, tali regolamentazioni devono rispondere a interessi di rilevanza sovraregionale.</li> <li>• In questo contesto vorremmo sottolineare che il Governo federale partecipa ai costi sostenuti dai Cantoni per le strade principali tramite il Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS).</li> <li>• Una regolamentazione specifica per l'asse nord-sud sarebbe inoltre ingiusta, poiché non è solo questo asse a essere interessato dalle deviazioni del traffico, ma anche i comuni e gli agglomerati dell'Altopiano centrale, e questo quotidianamente.</li> </ul>		
<p><b>24.4303 n Po. Imark. Consentire la procedura semplificata per le corsie dinamiche</b></p> <p><b>L'ACS è favorevole al postulato con la seguente motivazione e con la seguente riserva:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Procedure semplificate per la riconversione delle corsie di emergenza sono un mezzo efficace per eliminare i colli di bottiglia in modo rapido e semplice. Dopo il "No" all'eliminazione dei colli di bottiglia sulle autostrade, tale regolamentazione è più urgente che mai per contrastare la formazione di colonne in modo flessibile, rapido ed efficiente.</li> <li>• L'attuale abuso delle procedure di ricorso ritarda per anni soluzioni semplici, come il sistema di corsia dinamica (CorsDin), in caso di congestione del traffico nei punti critici.</li> </ul>		
<p><b>23.3517 n Po. (Regazzi) Fonio. Corsia preferenziale per veicoli con targhe ticinesi e del Canton Uri che attraversano il San Gottardo</b></p> <p><b>L'ACS respinge il postulato per i seguenti motivi:</b></p>		



<ul style="list-style-type: none"> <li>• Una simile regolamentazione comporterebbe una discriminazione nei confronti di tutti gli altri automobilisti. Tuttavia, tutti contribuiscono in egual misura ai costi di gestione e di manutenzione della rete autostradale, compresa la galleria del San Gottardo, attraverso il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) e le tasse federali.</li> <li>• L'attuazione richiederebbe la registrazione delle targhe di ogni singolo veicolo che attraversa il tunnel del San Gottardo. A nostro avviso, si tratta di un'operazione molto delicata per motivi di protezione dei dati.</li> <li>• Inoltre, il monitoraggio e la sanzione delle infrazioni richiederebbero tempi e costi elevati.</li> </ul>		
<p><b>23.3715 n Po. Farinelli. Vignetta autostradale obbligatoria per chi attraversa la Svizzera</b></p> <p><b>L'ACS <u>respinge</u> il postulato per i seguenti motivi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'estensione dell'obbligo di vignetta ai passi alpini e ad altre linee di transito equivarrebbe a un pedaggio stradale che l'ACS rifiuta categoricamente.</li> <li>• Rifiutiamo anche un aumento delle tariffe per la vignetta autostradale. L'elettorato svizzero ha votato chiaramente contro questo provvedimento nel 2014. Un aumento dei costi potrebbe inoltre incentivare proprio ciò che il proponente teme: un maggiore spostamento del traffico dalla rete stradale nazionale a quella cantonale, soprattutto da parte degli utenti stranieri che attraversano la Svizzera solo poche volte all'anno.</li> </ul>		
<p><b>23.3711 n Mo (Pasquier -Eichenberger) Töngi. Introdurre un divieto per SUV e fuoristrada</b></p> <p><b>L'ACS <u>respinge</u> la mozione per i seguenti motivi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'intervento dello Stato nella scelta del tipo di automobile non è accettabile per noi. Chi guida deve</li> </ul>		



<p>poter continuare a decidere liberamente quale automobile desidera utilizzare.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Inoltre, secondo la legge, anche i SUV devono essere dotati degli stessi sistemi di guida automatizzata volti a migliorare la sicurezza stradale, come tutti gli altri veicoli.</li></ul>		
<p><b>23.3610 n Mo. Gredig. Pedaggio a tariffa variabile per l'asse di transito nord-sud e misure di accompagnamento per altri collegamenti transalpini.</b> <b>Re/ad: 23.3611 n, 23.3612 n</b></p> <p><b>L'ACS respinge la mozione per i seguenti motivi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Diversi esempi all'estero, soprattutto la città di Londra, hanno dimostrato che i pedaggi non sono uno strumento adatto per controllare e gestire i flussi del traffico.</li><li>• Un pedaggio per attraversare il tunnel del San Gotardo equivarrebbe a una forma di road pricing, che rifiutiamo categoricamente.</li></ul>		

Per ulteriori informazioni, contattare Fabien Produit, Segretario generale dell'ACS,  
[fabien.produit@acs.ch](mailto:fabien.produit@acs.ch) Tel. 031 328 31 17.