



Domande e risposte (FAQ)

Contrassegno autostradale e decreto sulla rete stradale

A che cosa serve il contrassegno autostradale?

Il contrassegno autostradale è necessario per utilizzare le strade nazionali. È stato introdotto nel 1985 e allora costava 30 franchi. Nel 1995 il suo prezzo è stato adeguato al rincaro e aumentato a 40 franchi. I proventi del contrassegno autostradale servono a finanziare la costruzione, l'esercizio e la manutenzione delle strade nazionali.

Ci sono altri pedaggi?

No, perché in Svizzera l'utilizzo delle strade pubbliche è, in linea di principio, esente da tasse. Il Parlamento ha fatto un'eccezione per la galleria del Gran San Bernardo a confine con l'Italia, dove un'automobile deve pagare per attraversarla 30 (viaggio di sola andata) o 48 franchi (viaggio di andata e ritorno). È altresì a pagamento il carico degli autoveicoli su rotaia alla Vereina, al Lötschberg e all'Oberalp: per un'automobile, alla Vereina costa 31 franchi d'estate e 42 franchi d'inverno (viaggio di sola andata), al Lötschberg rispettivamente 22 e 27 franchi (fine settimana) e all'Oberalp 65 franchi.

Anche all'estero bisogna acquistare un contrassegno per utilizzare le autostrade?

Sì, in molti casi è così. Tra i Paesi che hanno introdotto un sistema di contrassegno stradale vi sono ad esempio l'Austria, l'Ungheria, la Repubblica Ceca e la Slovacchia. In altri, come Francia, Italia, Spagna o Portogallo, gli utenti devono pagare una tassa commisurata alla distanza percorsa. In alcuni Paesi, vengono riscossi anche pedaggi per l'utilizzo di gallerie o ponti.

Quanti contrassegni autostradali sono venduti annualmente in Svizzera e a quanto ammontano i proventi?

L'anno scorso sono stati venduti circa 9 milioni di contrassegni autostradali, di cui 3,2 acquistati al confine o nei punti vendita all'estero da automobilisti stranieri. Le entrate lorde sono state di circa 360 milioni di franchi, inclusi 132 milioni dalla vendita agli automobilisti provenienti dall'estero.

Perché il Consiglio federale e il Parlamento vogliono aumentare il prezzo del contrassegno autostradale annuale a 100 franchi?

L'aumento è in relazione con il cosiddetto decreto sulla rete stradale, che, ampliando la rete delle strade nazionali di circa 400 chilometri, consente di collegare meglio le città di medie dimensioni, le regioni di montagna e quelle periferiche, e di realizzare circonvallazioni urgenti. Attualmente, questi tratti vengono ancora gestiti dai Cantoni; tuttavia, poiché negli ultimi anni sono diventati strade di importanza nazionale, vanno integrati nella rete delle strade nazionali. Con il nuovo decreto è inoltre



possibile proseguire la pianificazione di due nuove opere autostradali nell'area di Morges-Losanna e nella regione zurighese della Glattal. Il progetto relativo al contrassegno stradale serve a coprire i costi aggiuntivi legati al trasferimento dei tratti cantonali previsto dal decreto, il quale a sua volta, in virtù del legame giuridico esistente tra i due, può essere attuato solamente se il progetto del contrassegno verrà approvato. Un prezzo maggiore per il contrassegno stradale è accettabile: da un lato, perché l'ultimo adeguamento del prezzo risale a quasi 20 anni fa e da allora i costi per l'esercizio e la manutenzione delle strade nazionali sono notevolmente aumentati; dall'altro, perché esso rimane moderato anche rispetto a quanto avviene all'estero: spesso in Francia, Italia o Spagna, già soltanto per utilizzare l'autostrada durante una vacanza si pagano pedaggi maggiori di quanto si spende in Svizzera per utilizzare le strade nazionali per un anno intero. Il contrassegno garantisce inoltre che anche i conducenti provenienti dall'estero contribuiscano al finanziamento delle strade nazionali: negli ultimi anni la loro quota è stata ogni volta superiore a un terzo.

Perché il decreto sulla rete stradale comporta costi aggiuntivi?

Perché la Confederazione sarà responsabile della sistemazione, della manutenzione e dell'esercizio dei tratti ripresi. Complessivamente, i costi aggiuntivi si aggireranno sui 300 milioni di franchi; circa 200 milioni, ossia la parte preponderante, serviranno per i lavori di sistemazione e verranno impiegati innanzitutto per le circonvallazioni, le misure contro l'inquinamento acustico e per la protezione da valanghe e altri pericoli naturali, nonché per incrementare la sicurezza di svincoli, incroci e gallerie. Tutto ciò a beneficio della popolazione locale, sotto forma di strade sottoposte a una buona manutenzione e a un risanamento a scadenze regolari e che, ad esempio quanto alle misure contro l'inquinamento acustico, sono conformi agli standard più moderni.

Ma dell'integrazione della rete delle strade nazionali beneficiano anche coloro che vivono più distanti grazie a migliori collegamenti in tutto il Paese: il decreto consente di collegare direttamente tutti i capoluoghi cantonali alla rete delle strade nazionali.

Si può contare sul fatto che le circonvallazioni verranno effettivamente realizzate?

Sì. Il Parlamento ha già preso una decisione vincolante in merito ad alcune circonvallazioni, tra cui i progetti di La Chaux-de-Fonds, Le Locle e Näfels. Per una ventina di altri progetti, la Confederazione porterà avanti i lavori di pianificazione avviati dai Cantoni che riguardano, tra l'altro, le circonvallazioni di Herisau, Liddes e Stabio, il miglioramento della rete viaria nell'attraversamento di Reichenbach (Oberland bernese), il completamento dell'autostrada dell'Oberland zurighese e un nuovo collegamento di Hirzel. Nell'elaborare ulteriormente i progetti, la Confederazione si baserà sui lavori preliminari dei Cantoni. Indipendentemente dal livello di pianificazione secondo il diritto cantonale, tutti i progetti di costruzione dovranno percorrere l'insieme delle fasi procedurali in conformità con la legislazione sulle strade nazionali ed essere portati alla realizzazione. Per esperienza, ciò richiede un certo di tempo. I progetti saranno classificati per ordine di priorità: la Confederazione li esaminerà tutti e investirà denaro dove è opportuno, vale a dire dove si può ottenere la maggiore efficacia per i residenti e gli utenti della strada. Nei prossimi vent'anni, per le opere di ampliamento saranno a disposizione complessivamente ogni anno circa 200 milioni di franchi. Sarà così possibile realizzare progetti per un valore di circa 4 miliardi di franchi, se il progetto relativo al contrassegno stradale sarà approvato.



Chi trae maggiore beneficio dal trasferimento dei tratti cantonali alla Confederazione?

Il trasferimento dei circa 400 chilometri di tratti cantonali esistenti nella rete delle strade nazionali è importante per tutti – per la popolazione, per l'economia e per i Cantoni. L'ampliamento della rete delle strade nazionali comporta collegamenti più interessanti e sicuri e garantisce il futuro collegamento diretto di tutti i capoluoghi cantonali alla rete delle strade nazionali. Le regioni e i centri economici saranno collegati più strettamente tra loro. Vi sarà inoltre un beneficio maggiore immediato sui tratti interessati, come mostra l'esempio della strada del passo del Sempione, sistemata secondo gli standard delle strade nazionali. Non solo passa al di fuori dei villaggi, ma è ad esempio munita di una corsia per la frenata di emergenza di autocarri e d'inverno è al riparo dalle valanghe grazie a numerose gallerie di protezione. È una strada moderna con tutti i vantaggi per la popolazione, i villaggi e gli automobilisti. Altre strade di questo tipo sono spesso chiuse d'inverno, attraversano i villaggi e sono pericolose e rumorose per le persone che vi abitano. Una manutenzione costante secondo gli standard più recenti, opere di ampliamento conformi alle esigenze, circonvallazioni, misure contro l'inquinamento acustico, sostenibilità ambientale – ecco il concreto beneficio in più.

Che cosa succede se l'aumento del prezzo del contrassegno stradale viene rifiutato?

In tal caso la sistemazione, la manutenzione e l'esercizio dei 400 chilometri di tratti in questione e i progetti di circonvallazione rimarranno di competenza dei Cantoni. Non avrà luogo il trasferimento alla Confederazione. Inoltre, rimarrebbero irrisolti i problemi di capacità sulle autostrade nell'area di Morges-Losanna e nella regione zurighese della Glatttal, in quanto anch'essi parte del decreto sulla rete stradale, che il Consiglio federale può porre in vigore solamente se sarà approvato l'aumento del prezzo del contrassegno stradale. I due progetti sono collegati sotto il profilo giuridico.

Dov'è sancito a livello di legge questo legame?

Il Consiglio federale può porre in vigore il decreto sulla rete stradale se è approvato dal Popolo anche l'aumento del prezzo del contrassegno stradale. Il Parlamento ha collegato tra loro a livello giuridico il decreto federale concernente la rete delle strade nazionali (decreto sulla rete stradale) e la legge sul contrassegno stradale (progetto relativo al contrassegno) nel seguente modo:

- **Decreto federale concernente la rete delle strade nazionali (art.2)**

2 Il Consiglio federale pone in vigore il presente decreto contemporaneamente alla modifica del 22 marzo 2013 della legge federale dell'8 marzo 1960 sulle strade nazionali, sempre che il termine di referendum contro la modifica del 22 marzo 2013 della legge del 19 marzo 2010 sul contrassegno stradale sia decorso infruttuosamente o quest'ultima modifica sia stata accettata in votazione popolare.

- **Legge sul contrassegno stradale (LUSN) III**

2 Il Consiglio federale pone in vigore la presente legge, quando

- a. il decreto concernente la rete del ... sarà entrato in vigore; e
- b. l'importo dell'accantonamento dei mezzi a destinazione vincolata nel finanziamento speciale per il traffico stradale scende al di sotto di un miliardo.

Il Parlamento ha deciso di instaurare un collegamento per impedire che vengano trasferiti alla Confederazione tratti che non sono finanziati.



L'ampliamento della rete delle strade nazionali previsto con il decreto sulla rete stradale causerà un aumento del traffico?

No, in fondo le strade esistono già. Il trasferimento dei circa 400 chilometri di strade cantonali nella rete delle strade nazionali serve a equipaggiare meglio i tratti di importanza nazionale, costruendo ad esempio una galleria antivalanghe affinché la tratta in questione sia percorribile in tutta sicurezza anche in inverno. Il decreto contribuisce inoltre a realizzare circonvallazioni, sgravando così la popolazione da traffico e rumore.

Con un contrassegno stradale più caro aumenta il rischio che il traffico si sposti sulle strade cantonali?

No, esso non è da prevedere. Da una parte, l'aumento del prezzo per il contrassegno annuale risulta moderato – corrisponde a due caffè al mese. Dall'altra, la rete stradale secondaria non dispone affatto delle capacità necessarie per diventare ad esempio per i frontalieri una vera alternativa alle autostrade: ai pendolari che ogni giorno si recano al lavoro in automobile interessa un buon collegamento, diretto e affidabile. Per giungere a destinazione in modo rapido e puntuale le strade nazionali sono molto più adatte delle strade cantonali fortemente trafficate, sulle quali proprio nelle ore di punta spesso si formano code.

Con il prezzo maggiore del contrassegno si finanzia anche la seconda canna al San Gottardo?

No. Il risanamento della galleria autostradale è un progetto di manutenzione. La galleria esistente è ormai datata e quindi deve comunque essere risanata, con o senza seconda canna. Il risanamento e quindi anche la realizzazione di una seconda canna senza ampliamento della capacità sono parte di un normale progetto di manutenzione, finanziato mediante la «cassa delle strade» indipendentemente dall'aumento del prezzo del contrassegno stradale.

Gli automobilisti svizzeri vengono discriminati rispetto agli stranieri?

No, non è assolutamente il caso: chi utilizza la rete delle strade nazionali per più di due mesi ha bisogno di un contrassegno annuale – e chi la utilizza per meno tempo potrà acquistare un contrassegno bimestrale, indipendentemente dalla nazionalità. Introdurre un contrassegno di breve durata serve a evitare l'irritante spostamento del traffico sulle strade cantonali e a impedire gli abusi. È quindi nell'interesse della popolazione svizzera. Il contrassegno garantisce inoltre che anche i conducenti provenienti dall'estero contribuiscano al finanziamento della rete delle strade nazionali: l'anno scorso la loro quota è stata di oltre un terzo dei proventi - circa 130 milioni franchi.

Per quando è previsto l'aumento del prezzo del contrassegno stradale?

Il prezzo del contrassegno verrà aumentato soltanto a partire dal momento in cui le riserve della «cassa delle strade» saranno inferiori a un miliardo di franchi. Con questo vincolo, il Parlamento garantisce che la tassa non venga prelevata allo scopo di costituire riserve. Stando alla pianificazione finanziaria, l'aumento avrà luogo verosimilmente all'inizio del 2016.



Con il progetto concernente il contrassegno stradale, i proventi saranno utilizzati abusivamente per la ferrovia?

No. I proventi della Confederazione sul contrassegno stradale sono destinati interamente alla «cassa delle strade». Il denaro risultante dall'aumento del prezzo sarà utilizzato in modo mirato per finanziare i circa 400 km di strade cantonali che verranno trasferiti nella rete delle strade nazionali. Questo ampliamento comporterà collegamenti più interessanti e sicuri e garantirà il futuro collegamento diretto di tutti i capoluoghi cantonali alla rete delle strade nazionali. Le regioni e i centri economici saranno strettamente collegati tra loro. Con i fondi derivanti dalla vendita del contrassegno stradale verranno inoltre finanziate circonvallazioni e misure contro l'inquinamento acustico, per la protezione da pericoli naturali e per incrementare la sicurezza nei pressi di svincoli e incroci, nelle gallerie nonché per pedoni e ciclisti.

Il contrassegno garantisce inoltre che anche i conducenti provenienti dall'estero contribuiscano al finanziamento della rete delle strade nazionali: l'anno scorso hanno versato 130 milioni di franchi, ovvero oltre un terzo dei proventi complessivi.

Attraverso taluni flussi di denaro, il traffico veicolare privato cofinanzia comunque i trasporti pubblici. Perché?

La strada e la ferrovia non devono essere viste come antagoniste: esse sono strettamente interconnesse. Il nostro sistema di trasporti si compone di trasporto pubblico e trasporto privato: senza la ferrovia tutti i pendolari si riverserebbero sulle strade e l'autostrada sarebbe congestionata. Dunque, chi non può fare a meno dell'automobile ha interesse che la ferrovia sia efficiente e assorba una parte del traffico dei pendolari. La ferrovia non è però finanziabile unicamente attraverso i prezzi dei biglietti e pertanto viene sovvenzionata. Nel 2012 sono confluiti nel finanziamento speciale del traffico stradale in totale 3,8 miliardi di franchi, di cui 741 milioni sono andati ai trasporti pubblici (ferrovia e traffico merci) e il resto alla strada; altri 711 milioni sono confluiti direttamente dalla TTPCP nel Fondo FTP. Questa politica dei trasporti gode di un vasto consenso – il popolo si è espresso più volte in suo favore in occasione di votazioni. Per questo motivo, la Confederazione investe in entrambe le infrastrutture di trasporto e provvede al loro finanziamento. Poiché, oltre al potenziamento, devono essere assicurati in misura sufficiente anche l'esercizio e la manutenzione, la Confederazione fa affidamento su un fondo per ciascuno dei due vettori. Questo è un aspetto importante, in quanto le infrastrutture dei trasporti, implicando cifre ingenti, necessitano di una pianificazione orientata al lungo periodo.

Nel giugno del 2013 il Consiglio federale ha deciso di istituire un fondo per le strade. Di che cosa si tratta concretamente?

Il fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) è un'estensione del fondo infrastrutturale ed è finalizzato al completamento della rete delle strade nazionali, all'eliminazione degli ingorghi e dei problemi di capacità e all'attuazione di programmi d'agglomerato. Con esso, oltre al potenziamento delle strade nazionali, si provvederà anche al loro esercizio e alla loro manutenzione. Il Consiglio federale ha deciso di sancire il fondo nella Costituzione federale. Analogamente a quanto avviene con il fondo per l'infrastruttura ferroviaria, le nuove entrate e quelle attuali saranno versate direttamente nel fondo per le strade. Tra queste rientrano anche i proventi dell'imposta sugli autoveicoli, confluiti finora nelle casse della Confederazione, nonché un aumento del supplemento fiscale



sugli oli minerali. Questo aumento è finalizzato a dotare il fondo di mezzi sufficienti. Al momento, alla «cassa delle strade» mancano i mezzi necessari. Da un lato, perché da decenni l'imposta e il supplemento fiscale sugli oli minerali non sono stati più adeguati al rincaro e le auto moderne consumano meno carburante. Dall'altro, perché le uscite sono aumentate a causa delle maggiori sollecitazioni cui sono sottoposte le strade nazionali: negli ultimi 20 anni le prestazioni chilometriche sono più che raddoppiate. Ciò logora l'infrastruttura e fa salire i costi per l'esercizio e la manutenzione. Inoltre, un gran numero di gallerie e ponti deve essere risanato a causa dell'usura e le esigenze della società sono aumentate (protezione contro rumore e incendi, pericoli naturali).