



Argomentario

Contrassegno stradale: posizione del Consiglio federale

Il 24 novembre 2013 il Popolo svizzero sarà chiamato alle urne per decidere in merito alla modifica della legge sul contrassegno stradale. Il Consiglio federale raccomanda di approvare l'aumento del prezzo del contrassegno annuale a 100 franchi previsto dalla modifica e volto a finanziare i circa 400 chilometri di strade cantonali integrati dal Parlamento nella rete di strade nazionali. Molte regioni potranno così essere meglio collegate e decongestionate per mezzo di circonvallazioni, motivo per cui anche tutti i Cantoni sostengono il progetto. Un buon sistema di vie di comunicazione rafforza la Svizzera.

Sommario

Situazione attuale	pagina 2
Il progetto in votazione in dettaglio	pagina 2
Perché il Consiglio federale sostiene il progetto	pagina 5
Conclusioni	pagina 5

Situazione attuale

La rete delle strade nazionali svizzera, che attualmente si estende per circa 1800 chilometri, collega tra loro tutte le regioni del Paese con i centri urbani e attualmente. I tratti che ne fanno parte sono stati definiti oltre 50 anni fa dal Parlamento e sanciti nel *decreto federale concernente la rete delle strade nazionali*. Da allora, hanno subito soltanto esigui adeguamenti: il decreto è stato integrato unicamente dalla galleria autostradale del San Gottardo, dalle circonvallazioni nord e ovest di Zurigo, dalla Transgiurassiana e dalla strada del Prättigau. I requisiti posti alla rete delle strade nazionali, dalla sua definizione a oggi, sono fortemente mutati: la popolazione è passata da 5,4 a 8 milioni di abitanti - e nel frattempo il traffico stradale è quintuplicato.

Il progetto in votazione in dettaglio

Per adeguare la rete delle strade nazionali alle mutate esigenze, il Consiglio federale e il Parlamento hanno deciso di integrarla con 383 chilometri di strade cantonali, modificando di conseguenza il decreto sulla rete stradale. Questi nuovi tratti consentiranno di migliorare il collegamento alla rete delle strade nazionali di città medio-grandi, agglomerati, regioni di montagna e regioni periferiche. Ne fanno parte ad esempio i tratti Berna-Bienne, Bellinzona-Locarno, Spiez-Kandersteg e Gampel-Goppenstein (ovvero le strade di accesso alla stazione di carico del Lötschberg), la strada del passo del Giulia, il collegamento di Hirzel, come pure numerosi altri tratti di importanza nazionale (cfr. cartina). Sulla base del nuovo decreto sulla rete stradale è inoltre possibile proseguire la pianificazione di due nuove opere autostradali nell'area di Morges-Losanna e nella regione zurighese del Glatttal volte a eliminare i gravi problemi di capacità delle infrastrutture locali.

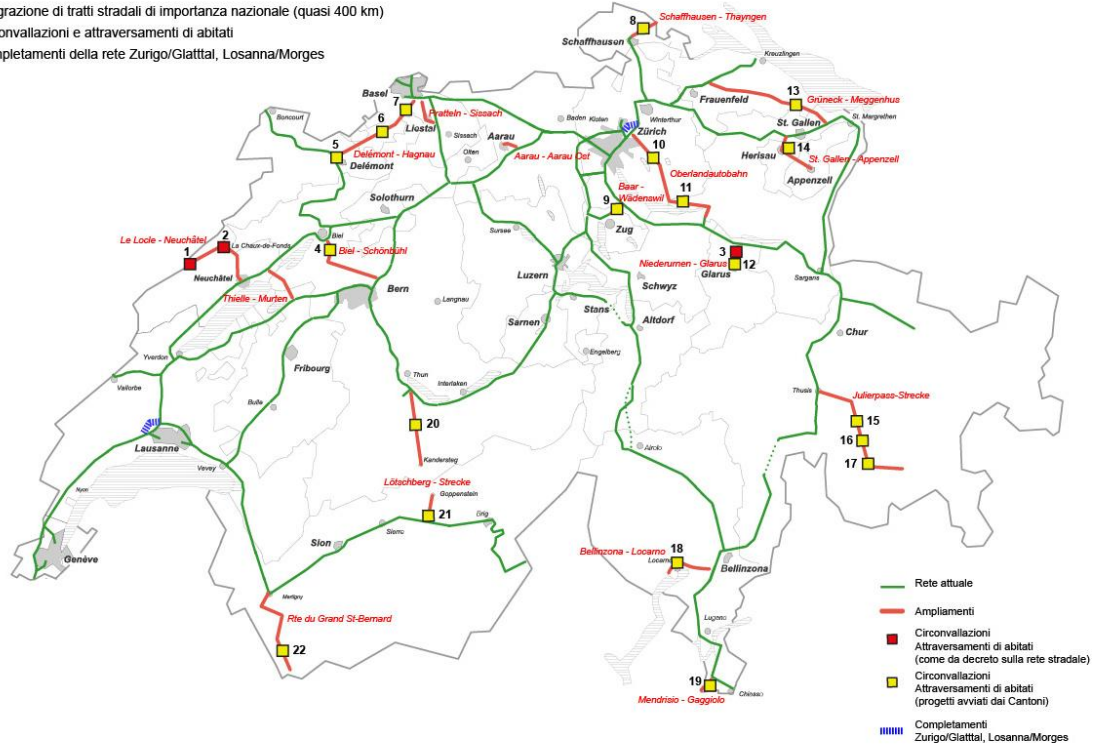
Come deciso dal Parlamento con il nuovo decreto, la Confederazione subentrerà inoltre nei progetti di circonvallazione previsti sui nuovi tratti. Ne fanno parte i progetti di La Chaux-de-Fonds, Le Locle e Näfels, la cui pianificazione è già molto avanzata. In linea di massima, sono pronti per la realizzazione, che sarà compiuta se fino al trasferimento alla Confederazione saranno stati autorizzati in virtù del diritto cantonale. Per una ventina di altri progetti, la Confederazione porterà avanti i lavori di pianificazione avviati dai Cantoni, che dopo il passaggio alla Confederazione non verranno più effettuati secondo tale diritto, bensì in conformità con la legislazione sulle strade nazionali. Nell'elaborazione, l'Ufficio federale delle strade si baserà sui lavori preliminari dei Cantoni.

Il nuovo decreto comporta costi aggiuntivi annui pari a 300 milioni di franchi. I costi per la manutenzione invernale, la cura delle aree verdi, i risanamenti e gli altri lavori di manutenzione e di esercizio ammontano a circa 100 milioni, ossia un terzo del totale. Per i lavori di sistemazione sono necessari 200 milioni, che verranno impiegati in particolare 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. Il nuovo decreto consentirà alla Confederazione di realizzare progetti nei prossimi 20 anni per un valore complessivo di circa 4 miliardi di franchi.

Per coprire i costi generati dalla ripresa delle strade cantonali, il Parlamento ha deciso di aumentare il prezzo del contrassegno stradale da 40 a 100 franchi all'anno e di introdurre un contrassegno bimestrale al prezzo di 40 franchi. Tali modifiche sono previste dalla legge sul contrassegno stradale. Contro l'aumento del prezzo è stato lanciato un referendum che, pur riguardando soltanto questa modifica, si ripercuote anche sul predetto decreto, essendo i due progetti legati sotto il profilo giuridico: il Consiglio federale, infatti, può porre in vigore il nuovo decreto solamente se il progetto relativo al contrassegno è accettato in votazione popolare. Un no alle urne comporterebbe l'impossibilità di attuare i miglioramenti: la Confederazione non potrebbe né riprendere i 383 chilometri di strade dai Cantoni né realizzare le circonvallazioni di La Chaux-de-Fonds, Le Locle e Näfels o altre. Inoltre, non potrebbero essere risolti i problemi di capacità nell'area di Morges-Losanna e nella regione zurighese del Glatttal.

Ampliamento della rete delle strade nazionali

- Integrazione di tratti stradali di importanza nazionale (quasi 400 km)
- Circonvallazioni e attraversamenti di abitati
- Completamenti della rete Zurigo/Glattal, Losanna/Morges



Circonvallazioni e attraversamenti di abitati pianificati

Progetti pronti per la realizzazione in conformità con il decreto sulla rete stradale

	Progetti	Tratto NEB corrispondente
1	Circonvallazione di Le Locle	Le Locle - La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel
2	Circonvallazione di La Chaux-de-Fonds	Le Locle - La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel
3	Circonvallazione di Näfels	Niederurnen - Glarona

Progetti predisposti dai Cantoni

	Progetti	Tratto NEB corrispondente
4	Sistemazione Lyss Nord – Bienne	Bienne – Schönbühl
5	Circonvallazione di Delémont	Delémont Est – Hagnau
6	Circonvallazione di Laufen e Zwingen	Delémont Est – Hagnau
7	Svincolo Aesch galleria Muggenberg	Delémont Est – Hagnau
8	Collegamento N4-A81	Sciaffusa – Thayngen
9	Collegamento di Hirzel	Baar - Wädenswil
10	Completamento dell'autostrada dell'Oberland zurighese	Brüttsellen - Rüti - Reichenburg
11	Sistemazione Schmerikon-Rüti	Brüttsellen - Rüti - Reichenburg
12	Circonvallazione di Netstal	Niederurnen – Glarona
13	Strada tra il lago di Costanza e la valle della Thur	Grüneck - Meggenhus
14	Collegamento di Appenzello alla rete delle strade nazionali / circonvallazione di Herisau	San Gallo Winkeln – Appenzell
15	Circonvallazione di Cunter / Savognin	Thusis – Silvaplana
16	Circonvallazione di Mulegn	Thusis – Silvaplana
17	Circonvallazione di Bivio	Thusis – Silvaplana
18	Collegamento viario N2-N13 (Magadino)	Bellinzona - Locarno
19	Circonvallazione di Stabio fino al confine di Gaggiolo	Mendrisio - Gaggiolo
20	Miglioramento della rete viaria nell'attraversamento di Reichenbach	Spiez – Kandersteg – Goppenstein – Gampel
21	Collegamento T9 rotoriana Galdikanal - svincolo H509	Spiez – Kandersteg – Goppenstein – Gampel
22	Circonvallazione di Liddes	Martigny - Comune di St. Bernard

Con il trasferimento dei tratti in questione nella rete delle strade nazionali e la costruzione di circonvallazioni sarà possibile decongestionare le strade all'interno delle località. Fuori delle località, la costruzione di un maggior numero di corsie e infrastrutture separate per pedoni, ciclisti e veicoli agricoli (ad es. sovra- o sottopassi) permetterà di aumentare la sicurezza. Su tutti i tratti ripresi dalla Confederazione varranno, in linea generale, gli stessi elevati standard di sicurezza applicati alle strade nazionali.

Il trasferimento delle strade cantonali di importanza nazionale nella rete delle strade nazionali è conforme alla separazione dei compiti perseguita con la Nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni (NPC): la responsabilità della sistemazione, della manutenzione e dell'esercizio della rete delle strade nazionali incombe alla Confederazione.

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. Questi ultimi hanno concorso con 132 milioni di franchi alle entrate lorde, che si sono aggirate sui 361 milioni. I proventi della Confederazione sul contrassegno stradale sono destinati interamente al finanziamento speciale del traffico stradale («cassa delle strade»). Il prezzo del contrassegno verrà aumentato soltanto a partire dal momento in cui le riserve di tale fonte di finanziamento saranno inferiori a un miliardo di franchi, ovvero, stando alla pianificazione finanziaria, verosimilmente all'inizio del 2016. Con questo vincolo, il Parlamento garantisce che la tassa non venga prelevata in anticipo.

In Svizzera è necessario acquistare un contrassegno per utilizzare le strade nazionali dal 1985. Anche altri Paesi, quali Austria, Slovacchia, Repubblica Ceca o Ungheria, puntano su un sistema di questo tipo. In altri, come Francia, Italia, Spagna o Portogallo, gli utenti devono pagare una tassa commisurata alla distanza percorsa. In alcuni Paesi, vi si aggiungono pedaggi per l'utilizzo di gallerie o ponti.

Perché il Consiglio federale sostiene il progetto

Un buon sistema di vie di comunicazione rafforza la Svizzera

Le strade nazionali servono a collegare tra loro tutte le regioni e i centri economici del Paese. Poiché i requisiti posti alla rete delle strade nazionali, dalla sua definizione originale nel 1960 a oggi, sono fortemente mutati, occorre un adeguamento: con il trasferimento di 383 chilometri di strade esistenti nella rete delle strade nazionali sarà migliorata l'accessibilità di molte regioni e tutti i capoluoghi cantonali saranno collegati direttamente alla rete delle strade nazionali. Perciò anche i Cantoni sostengono la nuova soluzione. Un buon sistema di vie di comunicazione rafforza la Svizzera.

Il contrassegno stradale consente opportuni ampliamenti e circonvallazioni - e aumenta la sicurezza

Il nuovo decreto federale consente di integrare nella rete delle strade nazionali tratti che hanno conseguito importanza nazionale e di realizzare alcune circonvallazioni divenute urgenti: in primo luogo a La Chaux-de-Fonds, Le Locle e Näfels, ma ne seguiranno altre. Inoltre, getta le basi per risolvere i gravi problemi di capacità nell'area di Morges-Losanna e nella regione zurighese della Glattal. In questo modo la popolazione sarà sgravata dal rumore e dal traffico e beneficerà di una maggiore sicurezza, poiché sulle strade trasferite alla Confederazione si applicheranno gli stessi elevati standard di sicurezza validi per le strade nazionali.

Il prezzo del contrassegno resta moderato

Il Consiglio federale ritiene che 100 franchi siano un prezzo accettabile per il contrassegno stradale, considerata l'accresciuta utilità: l'aumento del prezzo assicura una buona rete delle strade nazionali con collegamenti interessanti. 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. Inoltre, 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 ben più elevati di quanto si spende in Svizzera per utilizzare le strade nazionali per un anno intero.

Anche i conducenti stranieri pagano la loro parte

Il contrassegno garantisce 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 più di un terzo dei proventi complessivi.

Senza finanziamento nessun ampliamento della rete

L'ampliamento della rete delle strade nazionali potrà avere luogo solamente se l'aumento del prezzo del contrassegno stradale sarà approvato dal Popolo. I due progetti infatti sono vincolati sotto il profilo giuridico. In caso di un no all'aumento del contrassegno non si potranno riprendere i 383 chilometri di strade cantonali né tantomeno i progetti di circonvallazione previsti. Sarebbe altresì impossibile proseguire i lavori di pianificazione dei nuovi tratti di strada nazionale e l'ampliamento e l'integrazione della rete rimarrebbero quindi bloccati.

Conclusioni

Per tutte queste ragioni, il Consiglio federale raccomanda di accettare la modifica della legge sul contrassegno stradale.

Un sì al progetto relativo al contrassegno stradale significa...

- sì al collegamento di tutte le regioni
- sì a una buona rete di trasporti e a una maggiore sicurezza
- sì a un finanziamento di provata efficacia