



Scheda informativa

Contrassegno autostradale e decreto sulla rete stradale

Un buon sistema di vie di comunicazione rafforza la Svizzera. Il Consiglio federale e il Parlamento hanno perciò deciso di integrare nella rete delle strade nazionali circa 400 chilometri di tratti importanti sul piano nazionale e di realizzare vari progetti di circonvallazione. Questo trasferimento è tuttavia in relazione con l'aumento del prezzo del contrassegno stradale, senza il quale non sarà possibile realizzare l'ampliamento. Inoltre, saranno a rischio due nuove opere autostradali previste nell'area di Morges-Losanna e nella regione zurighese della Glattal nonché numerosi progetti di circonvallazione.

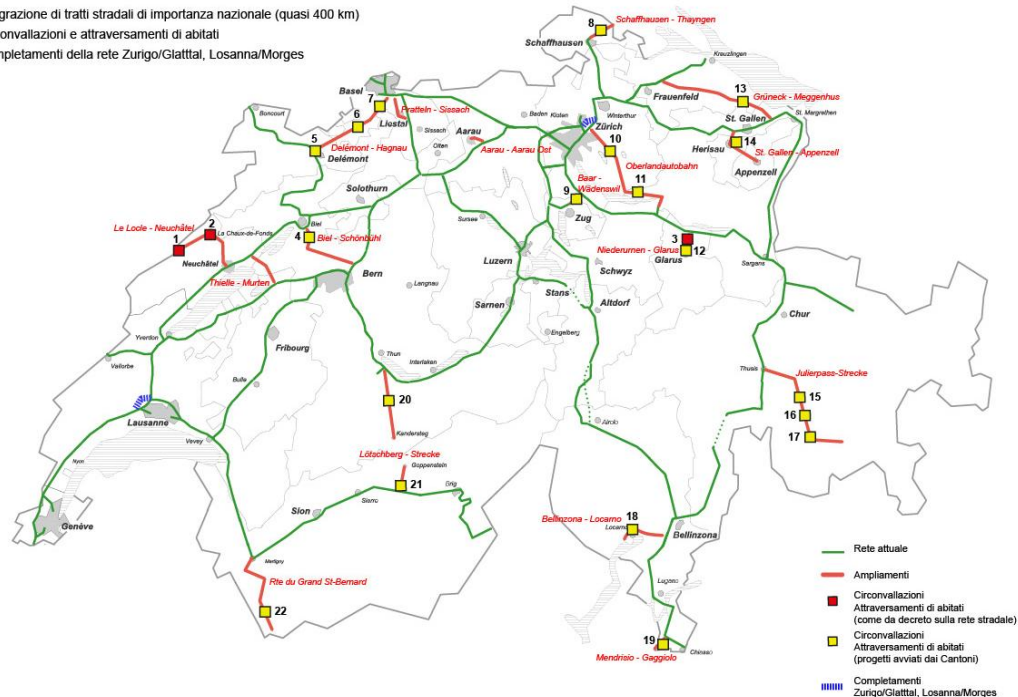
La rete delle strade nazionali svizzera collega tra loro tutte le regioni del Paese con i centri urbani e attualmente si estende per circa 1800 chilometri. Dal 1985, per utilizzare le autostrade occorre essere in possesso di un contrassegno, i cui proventi vengono impiegati dalla Confederazione a destinazione vincolata per compiti e spese connessi alla circolazione stradale. Per migliorare il collegamento alla rete delle strade nazionali di città medio-grandi, agglomerati e regioni periferiche, con il nuovo decreto sulla rete stradale il Consiglio federale e il Parlamento hanno deciso di integrare nella rete delle strade nazionali circa 383 chilometri di tratti cantonali esistenti. 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. Sulla base del decreto è inoltre possibile proseguire la pianificazione di due nuovi tratti autostradali nell'area di Morges-Losanna e nella regione zurighese della Glattal, allo scopo di eliminare gravi problemi di capacità.

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. Per una ventina di altri progetti, la Confederazione porterà avanti i lavori di pianificazione avviati dai Cantoni. Le circonvallazioni sgraveranno la popolazione da traffico e rumore. 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 tempo. Per le opere di ampliamento saranno a disposizione ogni anno circa 200 milioni di franchi. Nei prossimi vent'anni sarà così possibile realizzare progetti per un importo che si aggirerà sui 4 miliardi di franchi.



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 Nâfels	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 Mulegns	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 rotonda Galdikanal - svincolo H509	Spiez - Kandersteg - Goppenstein - Gampel
22 Circonvallazione di Liddes	Martigny - Comune di St. Bernard



A conti fatti, il nuovo decreto sulla rete stradale comporta costi aggiuntivi annui pari a circa 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 (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 raccordi, incroci e gallerie.

Per coprire i costi, con l'adeguamento della legge sul contrassegno stradale il Parlamento ha deciso di aumentare il prezzo del contrassegno annuale da 40 a 100 franchi e di introdurre un contrassegno bimestrale al prezzo di 40 franchi. Quest'ultimo è destinato a chi utilizza soltanto per un breve periodo le strade soggette all'obbligo del contrassegno. 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 a partire dal momento in cui le riserve di tale fonte di finanziamento saranno inferiori a un miliardo di franchi. La tassa non verrà dunque prelevata in anticipo. Stando alla pianificazione finanziaria, l'aumento avrà luogo verosimilmente all'inizio del 2016.

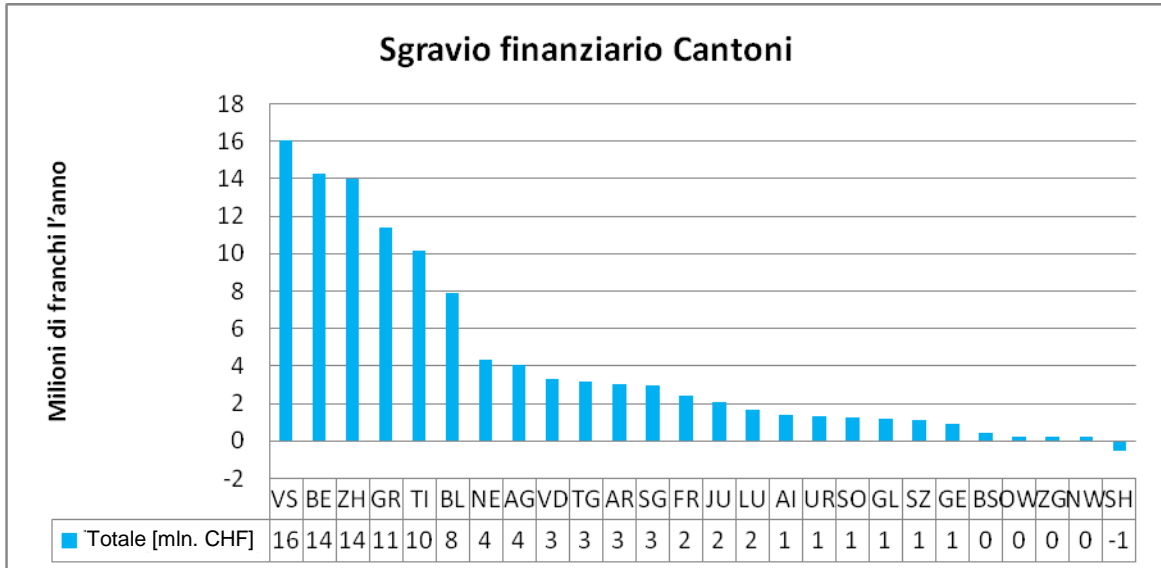
Il referendum è stato lanciato solamente contro il progetto relativo al contrassegno stradale. Tuttavia, essendo collegato sotto il profilo giuridico con il nuovo decreto federale, il referendum influenza anche l'ampliamento della rete delle strade nazionali previsto dallo stesso decreto. Il Consiglio federale può infatti porre in vigore il nuovo decreto soltanto se l'aumento del prezzo del contrassegno è approvato dal Popolo, vale a dire che senza un prezzo maggiore per il contrassegno stradale non ci sarà alcun ampliamento. La Confederazione non potrebbe quindi riprendere i 383 chilometri di strade dai Cantoni, né realizzare le circonvallazioni di La Chaux-de-Fonds, Le Locle, Näfels o altre. Inoltre, resterebbero irrisolti i problemi di capacità delle strade nazionali nell'area di Morges-Losanna e nella regione zurighese della Glatttal. Il Parlamento ha deciso di collegare i due progetti per impedire che vengano trasferiti alla Confederazione tratti che non sono finanziati.

Un buon sistema di vie di comunicazione rafforza la Svizzera. Il Consiglio federale e il Parlamento raccomandano di accettare il progetto relativo al contrassegno stradale affinché possano essere attuati i miglioramenti previsti dal decreto. In questo modo la popolazione disporrà di un sistema di vie di comunicazione più interessante, sarà sgravata dal rumore e dal traffico e beneficerà di una maggiore sicurezza. Con il trasferimento nella rete delle strade nazionali sarà possibile decongestionare mediante circonvallazioni le strade fortemente trafficate 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 si applicheranno, in linea generale, gli stessi elevati standard di sicurezza validi per le 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.



Il trasferimento sgraverà i Cantoni come segue:



Il Cantone di Sciaffusa è un caso speciale: cede alla Confederazione una strada lunga 6,2 chilometri e ne riprende una lunga 11,1 chilometri nella rete delle strade principali cantonali. A conti fatti, ne risulta così un onere supplementare per l'esercizio e la manutenzione.

Contrassegno autostradale – i principali indicatori

Nel 1984 il Popolo ha approvato l'introduzione di un contrassegno autostradale limitato nel tempo, divenuto obbligatorio l'anno successivo per l'utilizzo delle strade nazionali. Nel 1994 il Popolo si è dichiarato a favore del fatto di sancire definitivamente nella Costituzione il contrassegno e di far partecipare con un 10 per cento i Cantoni ai proventi netti. Nel contempo, si è stabilito di impiegare a destinazione vincolata i proventi della Confederazione per finanziare compiti e spese connessi alla circolazione stradale e di aumentare da 30 a 40 franchi il prezzo del contrassegno, adeguamento cui si è proceduto nel 1995.

L'obbligo del contrassegno si applica alle strade nazionali di prima e di seconda classe (autostrade e semiautostrade). Le strade a traffico misto appartenenti alla rete delle strade nazionali sulle quali possono circolare, ad esempio, anche veicoli agricoli non sono assoggettate all'obbligo del contrassegno. Un esempio è la strada del passo del San Gottardo. Nello stato di realizzazione attuale rientrano in questa categoria anche diversi nuovi tratti.

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. Il prezzo del contrassegno rimane moderato anche con un aumento a 100 franchi: in molti Paesi (p.es. in Francia, Italia o Spagna), già soltanto per utilizzare l'autostrada durante una vacanza spesso si pagano pedaggi maggiori di quanto si spende in Svizzera per utilizzare le strade nazionali per un anno intero (cfr. la scheda informativa Raffronto dei prezzi).

Per ulteriori informazioni: Servizio stampa e informazione DATEC, tel. +41 31 322 55 11