



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale delle finanze DFF
Amministrazione federale delle dogane AFD

Modifica
della legge sul contrassegno stradale
nel quadro dell'adeguamento del
decreto federale concernente la rete delle strade nazionali

Rapporto esplicativo
per la consultazione supplementare

Berna, marzo 2011

Termine: 8 luglio 2011

Panoramica

La Svizzera dispone di un sistema di trasporti ben strutturato. Un simile sistema è un importante fattore di localizzazione del nostro Paese, contribuisce in modo decisivo allo sviluppo economico ed è finanziariamente rilevante per quanto riguarda la mobilità di beni e forze di lavoro. Tuttavia, esso causa anche dei costi. Scopo del Consiglio federale è garantire, anche in futuro, il rispetto dell'ambiente, la sicurezza e il finanziamento a lungo termine della mobilità su una rete stradale e ferroviaria efficiente.

Le esigenze future nell'ambito della strada e della ferrovia sono armonizzate tra di loro a livello federale grazie a diversi strumenti (Piano settoriale dei trasporti, messaggi sui programmi relativi al traffico d'agglomerato e all'eliminazione dei problemi di capacità), ma non sono più sufficientemente finanziate. Il 19 gennaio 2011, il Consiglio federale ha pertanto deciso l'ulteriore procedura per garantire mezzi sufficienti per strada e ferrovia. Per quest'ultima verrà creato un fondo ad hoc (Fondo per l'infrastruttura ferroviaria), nel quale confluiranno nuovi mezzi oltre a quelli attuali, finora limitati nel tempo. Per la strada è prevista una procedura in due tappe: in una prima fase, in concomitanza con il **pianificato ampliamento della rete delle strade nazionali (nuovo decreto concernente la rete delle strade nazionali)**, il maggiore onere **per la Confederazione** sarà finanziato dall'aumento del prezzo del contrassegno stradale. In una seconda fase, verrà aumentato il supplemento fiscale sugli oli minerali.

Per sottolineare la procedura coordinata a livello di contenuti tra strada e ferrovia, il Consiglio federale intende sottoporre contemporaneamente i relativi messaggi al Parlamento.

L'infrastruttura delle strade nazionali è confrontata a un aumento qualitativo e quantitativo delle esigenze: la maggiore domanda di trasporto richiede maggiori capacità. La rete cresce di anno in anno e i nuovi tratti sono sempre più complessi (più gallerie, grado di equipaggiamento più elevato ecc.). Inoltre, l'età media delle strade nazionali esistenti aumenta costantemente. Per garantire la funzionalità, la disponibilità, la sicurezza e la sostenibilità della rete delle strade nazionali, è necessario provvedere ad ampliamenti o risistemazioni in numerosi punti.

L'elevato sfruttamento dell'infrastruttura comporta un aumento dei costi di esercizio e manutenzione. Per quanto riguarda il finanziamento dei sistemi di trasporto stradale e ferroviario vi è necessità d'intervento. In un prossimo futuro, i mezzi a disposizione non saranno più sufficienti. La prevista eliminazione dei problemi di capacità su strada e ferrovia nonché i nuovi e ulteriori compiti richiedono mezzi finanziari supplementari.

I compiti legati alle strade sono interamente finanziati dalle entrate a destinazione vincolata, ovvero dal finanziamento speciale del traffico stradale (FSTS). Il FSTS è alimentato dalla metà del prodotto dell'imposta sugli oli minerali, dall'intero supplemento fiscale sugli oli minerali gravante i carburanti e dal prodotto netto della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (contrassegno stradale). Nel 2009 le entrate a destinazione vincolata confluite nel FSTS sono ammontate a circa 3,93 miliardi di franchi. Benché dal 1982 il FSTS abbia sempre registrato un saldo positivo, nel prossimo futuro bisogna attendersi un cambiamento; la copertura insufficiente potrà essere evitata solo mediante entrate supplementari.

Il decreto federale del 21 giugno 1960¹ concernente la rete delle strade nazionali definisce le strade di importanza nazionale. Nell'ambito dell'elaborazione del Piano settoriale dei trasporti, il Consiglio federale ha effettuato una verifica approfondita della situazione, dalla quale è emerso che la rete delle strade nazionali non soddisfa

¹ RS 725.113.11

più in maniera sufficiente le esigenze attuali e future degli agglomerati urbani di medie dimensioni nonché delle regioni periferiche della Svizzera. Per questo motivo, si prevede l'inserimento di nuovi collegamenti nella rete delle strade nazionali, per un totale di circa 400 chilometri. Per la Confederazione ciò comporta maggiori spese di esercizio, manutenzione e ampliamento pari a circa 305 milioni di franchi. Tuttavia, la condizione imperativa posta dal Consiglio federale è che questo ampliamento della rete delle strade nazionali non incida sulle finanze della Confederazione (e pertanto sul FSTS), indipendentemente dal fatto che ciò avvenga mediante un trasferimento dei costi ai Cantoni (compensazione) o mediante un aumento delle entrate.

La consultazione sull'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali si è svolta tra il 2 luglio e il 15 ottobre 2008. Le cerchie interessate si sono espresse per lo più a favore dell'adeguamento del decreto. Per contro, la maggior parte dei Cantoni ha respinto in modo deciso la soluzione di compensazione proposta. Sono seguiti colloqui tra Confederazione e Cantoni, dai quali è emerso, in linea di massima, un accordo sulla compensazione parziale. L'importo di questa compensazione è stato fissato a circa 30 milioni di franchi, che corrisponde all'importo dei contributi distribuiti finora dalla Confederazione per le strade principali cedute dai Cantoni. Rimane tuttavia scoperto il finanziamento dei costi supplementari, pari a 275 milioni di franchi, che risultano per la Confederazione a seguito dell'inserimento di nuovi collegamenti nella rete delle strade nazionali. In linea di massima, la Confederazione può procurarsi queste entrate supplementari necessarie attraverso l'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali o del contrassegno stradale. Con l'entrata in vigore del decreto concernente la rete delle strade nazionali, una parte di questi tratti diventa strada nazionale di prima o seconda classe e pertanto assoggettata all'obbligo del contrassegno. Il Consiglio federale ha quindi deciso che i costi supplementari previsti per la Confederazione dovranno essere finanziati aumentando il prezzo del contrassegno (fr. 100.-) nonché introducendo un frazionamento temporale (contrassegno di breve durata: fr. 40.-).

Per evitare oneri supplementari delle finanze federali, l'entrata in vigore di questo aumento dovrà avvenire possibilmente in contemporanea con l'entrata in vigore del decreto concernente la rete delle strade nazionali. Visto lo stato attuale e la probabile evoluzione del FSTS nei prossimi anni, il Consiglio federale propone di porre in vigore l'aumento del prezzo del contrassegno solo quando il saldo del FSTS scenderà al di sotto del livello critico di un miliardo di franchi. Secondo le previsioni attuali, ciò dovrebbe avverarsi all'incirca nel 2015.

Indice

1	Situazione iniziale e punti essenziali	5
1.1	Sistemi di trasporto: vantaggi per popolazione ed economia, necessità d'intervento nel finanziamento	5
1.2	Strade nazionali svizzere	5
1.3	Panoramica dell'attuale finanziamento dei sistemi di trasporto	6
1.4	Finanziamento speciale del traffico stradale	8
1.5	Tassa sul contrassegno stradale	9
1.6	Adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali	9
2	Sistema odierno: importo annuale forfetario sotto forma di contrassegno adesivo	12
3	Ripercussioni dell'aumento della tassa annuale	13
3.1	Confronto con i sistemi di riscossione di altri Paesi europei	13
3.2	Accettazione del contrassegno	14
3.3	Controlli	15
4	Possibili sistemi di riscossione della tassa in Svizzera	17
4.1	Sistemi di riscossione applicati in Europa	17
4.2	Tendenza in Europa	17
4.3	Studio di fattibilità per la Svizzera	17
5	Soluzioni proposte	18
6	Modifica di legge	18
7	Contrassegno annuale e contrassegno bimestrale sotto forma di contrassegno adesivo	19
7.1	Fatti	19
7.2	Vantaggi del sistema	23
7.3	Svantaggi del sistema	23
7.4	Commento ai singoli articoli	24
8	Contrassegno annuale e contrassegno bimestrale sotto forma di contrassegno elettronico	26
8.1	Fatti	26
8.2	Vantaggi del sistema	30
8.3	Svantaggi del sistema	31
9	Rapporto con il diritto europeo	31
10	Variante preferita dal Consiglio federale	31
11	Basi legali	32
12	Allegato 1	33
12.1	Schede informative relative ai sistemi di contrassegno	33
13	Allegato 2	39
13.1	Questionario	39

1 Situazione iniziale e punti essenziali

1.1 Sistemi di trasporto: vantaggi per popolazione ed economia, necessità d'intervento nel finanziamento

Il sistema di trasporto svizzero è ben strutturato e costituisce un importante fattore di localizzazione del nostro Paese, contribuendo in modo determinante alla sua prosperità economica. Risponde in modo decisivo alle esigenze di mobilità della popolazione e dell'economia, favorendo quindi la competitività internazionale della Svizzera. Ciò garantisce il mantenimento dei posti di lavoro esistenti e la creazione di nuovi posti ed è alla base di un'evoluzione positiva dell'economia.

Buone reti di trasporto aumentano la raggiungibilità e promuovono la coesione territoriale della Svizzera. Queste sono le condizioni necessarie affinché tutti i Cantoni rimangano località residenziali ed economiche attraenti. In questo modo, tutte le regioni possono partecipare allo sviluppo economico del Paese. Grazie a buoni sistemi di traffico, aumenta il bacino d'utenza del mercato del lavoro e quindi l'offerta di forze di lavoro qualificate per l'economia. I lavoratori diventano più mobili e beneficiano, dal canto loro, di una più ampia possibilità di scelta per quanto riguarda le offerte di lavoro.

Nel contempo, un sistema di trasporti ben strutturato comporta però dei costi. Scopo del Consiglio federale è garantire, anche in futuro, il rispetto dell'ambiente, la sicurezza e il finanziamento a lungo termine della mobilità su una rete stradale e ferroviaria efficiente.

Per quanto riguarda il finanziamento dei sistemi di trasporto stradale e ferroviario vi è necessità d'intervento. In un prossimo futuro, i mezzi a disposizione per finanziare le spese relative alle reti infrastrutturali (soggette all'usura del tempo e in continuo aumento) non saranno più sufficienti. Ciò è quanto emerge chiaramente dal rapporto del Consiglio federale sul futuro delle reti infrastrutturali nazionali. L'aumento delle spese è causato da diversi fattori. Il maggiore sfruttamento delle infrastrutture nel traffico stradale e ferroviario nonché la creazione, in caso di ampliamenti o nuove costruzioni, di gallerie e opere d'arte nonché equipaggiamenti d'esercizio e di sicurezza, generano, oltre a importanti spese, anche costi di esercizio e manutenzione più elevati. La maggiore domanda di trasporto richiede maggiori capacità. La prevista eliminazione dei problemi di capacità su strada e ferrovia nonché i nuovi e ulteriori compiti richiedono mezzi finanziari supplementari.

1.2 Strade nazionali svizzere

Sono considerate tali le principali vie di collegamento di rilevanza nazionale. Secondo il Piano settoriale dei trasporti del 26 aprile 2006 le loro funzioni principali sono: garantire il passaggio del traffico di transito internazionale, collegare la Svizzera all'estero (grandi agglomerati urbani), collegare fra loro gli agglomerati svizzeri di medie e grandi dimensioni, collegare gli impianti di trasporto d'importanza nazionale, collegare i capoluoghi cantonali, garantire la funzionalità della rete sulle direttrici principali e collegare le grandi regioni turistiche alpine.

L'infrastruttura delle strade nazionali riveste una grande importanza economica visto che permette di affrontare la mobilità di merci e forze di lavoro: circa l'85 per cento di persone-chilometri passa per il traffico stradale e circa il 40 per cento della prestazione chilometrica dell'intero traffico motorizzato si svolge sulle strade nazionali, benché queste rappresentino solo il due per cento dell'intera rete stradale svizzera. Le strade, in particolare quelle nazionali, sono dunque il pilastro della mobilità sviz-

zera. Nel 2009, la prestazione chilometrica² sulle strade nazionali ascendeva a ben 24,5 miliardi di veicoli-chilometri; l'intera prestazione corrispondeva a circa 89,9 miliardi di persone-chilometri e 16,7 miliardi di tonnellate-chilometri.

Le strade nazionali sono confrontate a un aumento qualitativo e quantitativo delle esigenze. La rete cresce di anno in anno e i nuovi tratti sono sempre più complessi (più gallerie, grado di equipaggiamento più elevato ecc.). Inoltre, l'età media delle strade nazionali esistenti aumenta costantemente e il volume di traffico continua a crescere in modo sproporzionato. Per garantire la funzionalità, la disponibilità, la sicurezza e la sostenibilità (adeguamento a nuove prescrizioni e norme giuridiche) della rete delle strade nazionali, è necessario provvedere ad ampliamenti o risistemazioni in numerosi punti. Gli impianti delle strade nazionali sono sempre più equipaggiati con parti elettromeccaniche che devono essere sostituite molto prima rispetto alle parti puramente edili. Le maggiori esigenze comportano un aumento degli oneri d'esercizio «ordinari», compresi la gestione del traffico, la manutenzione e l'ampliamento delle strade nazionali.

1.3 Panoramica dell'attuale finanziamento dei sistemi di trasporto

La Svizzera dispone di un sistema di origine storica per il finanziamento dei trasporti. I grandi investimenti in atto nelle infrastrutture di trasporto e la situazione finanziaria critica, hanno portato, presso la Confederazione, i Cantoni e i Comuni, a discussioni sul finanziamento del traffico. A livello federale, ciò è scaturito nella consultazione, avviata il 2 luglio 2008, sull'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali, nel messaggio dell'11 novembre 2009³ concernente il programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali e lo sblocco dei crediti necessari o ancora nella consultazione, ancora in corso, sull'avamprogetto FAlnFer⁴ (rappresenta il controprogetto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici»).

² Prestazione chilometrica 2009 = veicoli-chilometri percorsi nel 2009 sulle strade nazionali nell'ambito del traffico pesante e delle persone. Fonte: Ufficio federale delle strade, «Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrasse - Jahresbericht 2009» (rapporto sul traffico e sulla disponibilità delle strade nazionali; non disponibile in italiano).

³ FF 2009 7301

⁴ Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria

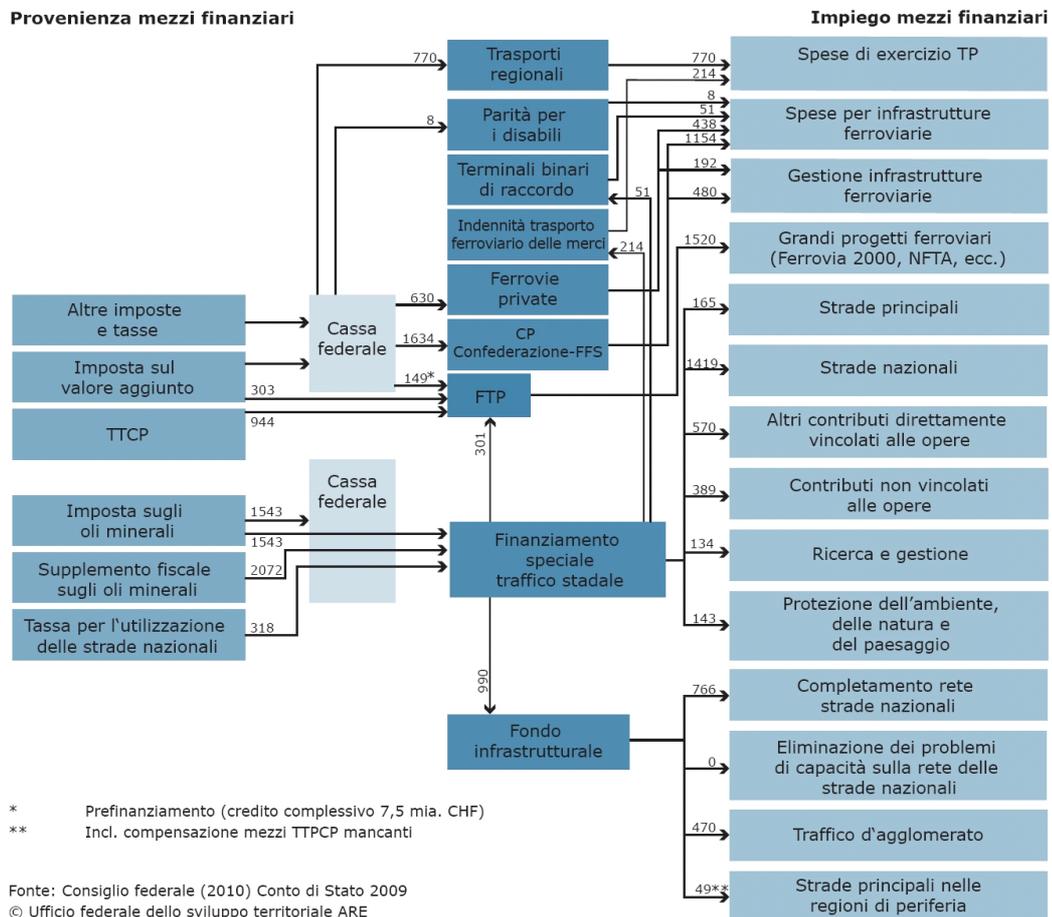


Illustrazione 1: panoramica del finanziamento dei sistemi di trasporto a livello federale (flusso di capitali 2009)

I compiti relativi alle strade sono finanziati interamente dalle entrate a destinazione vincolata del FSTS. I mezzi finanziari per il traffico ferroviario provengono sia dal FSTS (p. es. FTP⁵ o compensazione per il trasporto di merci su rotaia) sia dalle finanze generali della Confederazione.

⁵ Finanziamento di progetti di infrastruttura dei trasporti pubblici

1.4 Finanziamento speciale del traffico stradale

I mezzi a destinazione vincolata del FSTS servono a finanziare compiti e spese connessi alla circolazione stradale (art. 86 Cost.⁶).

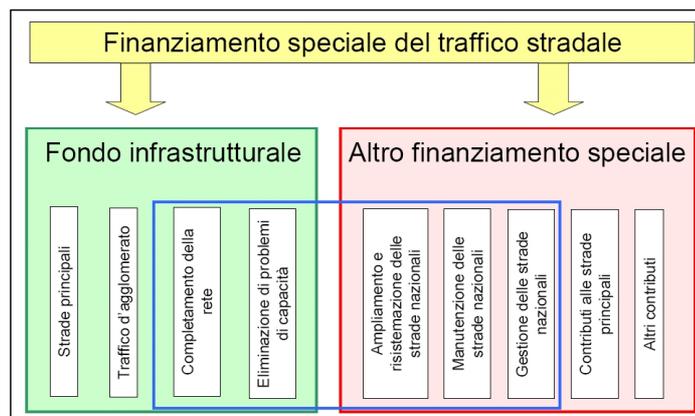


Illustrazione 2: FSTS (i compiti legati alle strade nazionali sono compresi nel riquadro blu)

Il FSTS è alimentato dalla metà del prodotto dell'imposta sugli oli minerali, dall'intero supplemento fiscale sugli oli minerali gravante i carburanti e dal prodotto netto della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (contrassegno stradale). Nel 2009 le entrate a destinazione vincolata confluite nel FSTS sono ammontate a circa 3,93 miliardi di franchi. A fine 2009, l'imposta sugli oli minerali corrispondeva a circa 45 centesimi per litro di carburante (l'ultimo adeguamento risale al 1993) mentre il supplemento fiscale sugli oli minerali a circa 30 centesimi (ultimo adeguamento nel 1974). Il prezzo del contrassegno autostradale (fr. 40.-) è invariato dal 1995. Benché dal 1982 il FSTS abbia sempre registrato un accantonamento positivo, nel prossimo futuro bisogna attendersi un cambiamento nonché una copertura insufficiente se non vi saranno entrate supplementari.

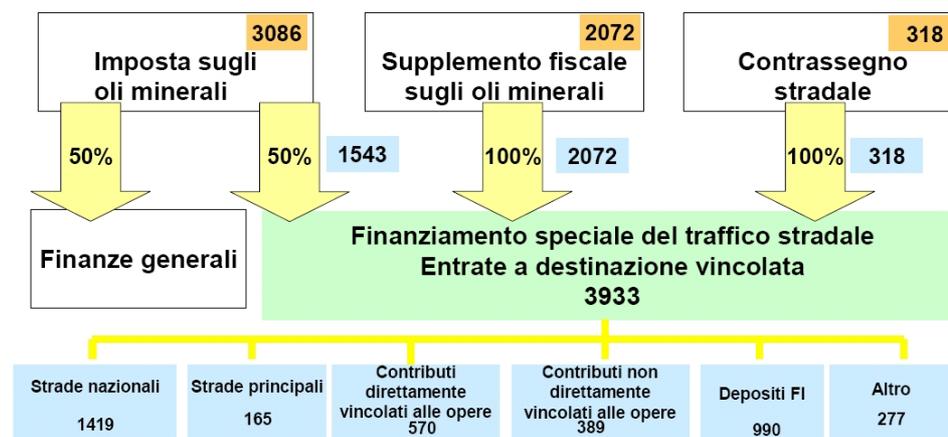


Illustrazione 3: flussi finanziari per le strade a livello federale nel 2009 (in mio. fr.)

Dal punto di vista tecnico, il FSTS è un fondo a destinazione vincolata nel capitale proprio della Confederazione che mette a confronto le entrate a destinazione vincolata provenienti dall'imposta sugli oli minerali e dal contrassegno stradale con le spese finanziate con questi mezzi, conformemente alla legge federale del 22 marzo

⁶ Costituzione federale della Confederazione Svizzera del 18 aprile 1999 (RS 101)

1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata⁷.

Il FSTS è uno strumento esclusivamente contabile. Le entrate e le uscite registrate sono parte integrante del consuntivo e sono sottoposte, in particolare, anche al freno all'indebitamento. La differenza annua tra entrate e uscite aumenta o riduce il saldo delle eccedenze di entrate cumulate dai mezzi a destinazione vincolata del FSTS. Questo saldo corrisponde alle eccedenze riservate per le future uscite a destinazione vincolata.

Il fondo infrastrutturale (FI) è alimentato dai versamenti del FSTS. La differenza rispetto agli altri compiti finanziati dal FSTS consiste nel fatto che il FI dispone di una contabilità separata (bilancio e conto economico). I versamenti al FI sono contabilizzati quali uscite nel consuntivo e addebitati al FSTS. Come ogni altra uscita della Confederazione, essi gravano quindi i conti della Confederazione. Ne consegue che ogni attribuzione di mezzi dal FSTS al FI ha un'incidenza sul freno all'indebitamento al momento della contabilizzazione, che ogni aumento dei versamenti al FI è addebitato al FSTS e, a seconda del caso, è in concorrenza con gli altri compiti del FSTS. Questa situazione di concorrenza è disciplinata all'articolo 2 capoverso 3 della legge del 6 ottobre 2006 sul fondo infrastrutturale⁸.

1.5 Tassa sul contrassegno stradale

La riscossione della tassa sul contrassegno stradale compete, fin dalla sua introduzione nel 1985, all'Amministrazione federale delle dogane (AFD). La base legale per la sua riscossione è costituita dall'articolo 86 capoverso 2 Cost., dalle disposizioni finali del decreto federale del 18 dicembre 1998⁹ su una nuova Costituzione federale, le quali prevedono che l'articolo 36^{quinquies} dell'abrogata Costituzione federale della Confederazione Svizzera del 29 maggio 1874 deve essere trasposto a livello di legge e rimane applicabile fino all'entrata in vigore della pertinente disposizione legislativa, nonché dall'ordinanza del 26 ottobre 1994¹⁰ sul contrassegno stradale.

Il 19 marzo 2010 il Parlamento ha approvato la nuova legge sul contrassegno stradale¹¹, che il Consiglio federale prevede di porre in vigore il 1° dicembre 2011, unitamente alla rielaborata OUSN.

I costi per le strade nazionali aumentano continuamente anche a causa del rincaro. Da lungo tempo, questo rincaro delle uscite non è stato compensato dalle entrate. Il contrassegno stradale è stato introdotto nel 1985 e allora costava 30 franchi. Nel 1995 il prezzo è stato aumentato a 40 franchi. Per compensare il rincaro accumulato dal 1995, il contrassegno dovrebbe attualmente costare circa 45 franchi.

1.6 Adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali

Con il decreto federale concernente la rete delle strade nazionali, le Camere federali hanno definito, nel 1960, le vie di collegamento di importanza nazionale. Le pianificazioni effettuate allora non corrispondono più alle esigenze odierne e future. Per questo motivo, il Consiglio federale ha effettuato una verifica approfondita del summenzionato decreto, nell'ambito dell'elaborazione del Piano settoriale dei trasporti.

⁷ LUMin; RS **725.116.2**

⁸ Legge federale del 6 ottobre 2006 concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato, la rete delle strade nazionali, nonché le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche (RS **725.13**)

⁹ RU **1999 2556**

¹⁰ Ordinanza del 26 ottobre 1994 concernente una tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (OUSN; RS **741.72**)

¹¹ Legge federale del 19 marzo 2010 concernente la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (LUSN; FF **2010 1865**)

In questo Piano il Consiglio federale ha definito i criteri che una rete di importanza nazionale deve soddisfare (vedi capitolo 1.2). L'applicazione di questi principi garantisce un'impostazione unitaria e coerente della rete delle strade nazionali.

La verifica ha ampiamente confermato la rete delle strade nazionali, ad eccezione dal tratto della N4 tra Sciaffusa e Barga, che verrà eliminato dalla rete. Dalla verifica è inoltre emerso che la rete non soddisfa più in misura sufficiente le esigenze attuali e future degli agglomerati urbani di medie dimensioni e delle regioni periferiche della Svizzera. Per questo motivo, si prevede l'inserimento di nuovi collegamenti nella rete delle strade nazionali, per un totale di circa 400 chilometri. Si tratta quasi esclusivamente di collegamenti stradali già esistenti.

Schweizerisches Nationalstrassennetz:
Anpassung Netzbeschluss

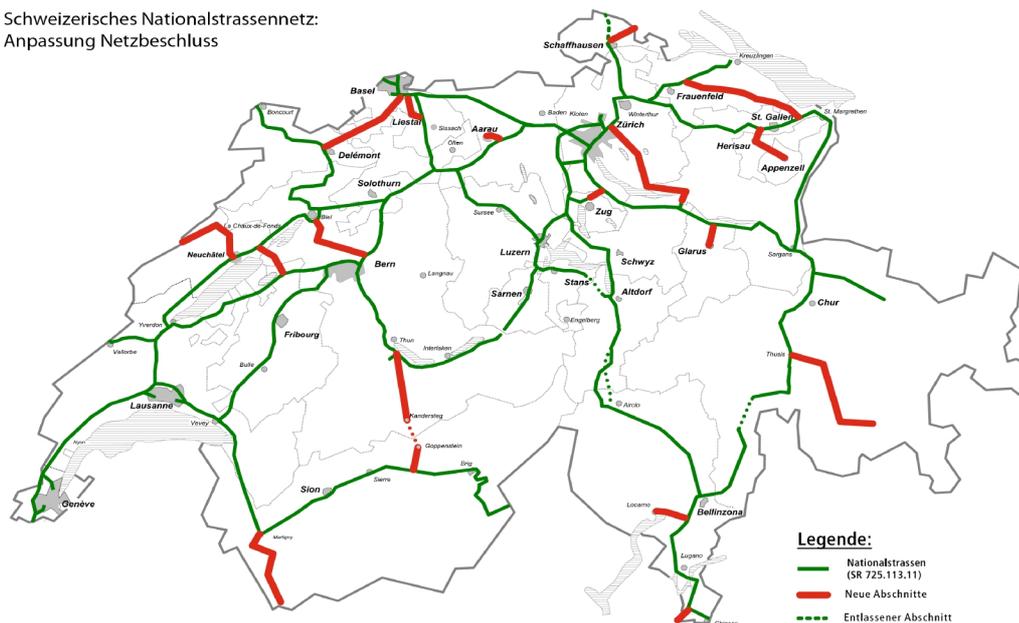


Illustrazione 4: tratti che nel 2014 saranno ceduti dai Cantoni alla Confederazione sulla scorta del nuovo decreto concernente la rete delle strade nazionali:

H21	Martigny – Gran San Bernardo
H15	Sciaffusa - Thayngen
H6	Berna/Schönbühl - Bienne
H20	Neuchâtel - Le Locle - Col des Roches
H223	Spiez - Kandersteg
H509	Goppenstein - Gampel
H338	(Hirzel) Baar - Wädenswil
H394	Mendrisio - Stabio / Gaggiolo
H406, H13	Bellinzona - Locarno
H14	Grüneck - Meggenhus
Semiautostrada cantonale A53	Brüttsellen - Wetzikon - Rüti
Semiautostrada cantonale A53	Rüti ZH - Reichenburg
H8	San Gallo - Winkeln - Appenzello
H18	Delémont est - Hagnau
H17	Niederurnen - Glarona
H2	Pratteln - Liestal - Sissach
H5	Aarau - Aarau est
H417, H3	Thusing - Silvaplana
H10	Thielle - Morat

Con l'inserimento delle nuove strade nella rete, per la Confederazione risultano maggiori spese di esercizio, manutenzione e ampliamento, per un totale di circa 305 milioni di franchi. In vista della summenzionata evoluzione del FSTS e degli attesi problemi nel finanziamento dell'infrastruttura stradale, la condizione imperativa po-

sta sin dall'inizio dal Consiglio federale era che l'ampliamento della rete delle strade nazionali non incidesse sulle finanze della Confederazione (e pertanto sul FSTS), indipendentemente dal fatto che ciò avvenga mediante un trasferimento dei costi ai Cantoni (compensazione) o mediante un aumento delle entrate.

La consultazione sull'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali si è svolta tra il 2 luglio e il 15 ottobre 2008. Si prevedeva che la compensazione integrale delle spese di esercizio, manutenzione e ampliamento dei tratti trasferiti alla Confederazione avvenisse da parte dei Cantoni che cedono queste strade. Le cerchie interessate si sono espresse per lo più a favore dell'adeguamento del decreto. Per contro, la maggior parte dei Cantoni ha respinto in modo deciso la soluzione di compensazione proposta.

Sono seguiti colloqui tra i capi del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni e del Dipartimento federale delle finanze, i presidenti della Conferenza dei Governi cantonali, della Conferenza dei direttori cantonali delle finanze e della Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente, dai quali è emerso, in linea di massima, un accordo sulla compensazione parziale. Questo modello è stato elaborato nel quadro di un gruppo di lavoro e presentato ai Cantoni nell'estate del 2010 nell'ambito di un'indagine conoscitiva.

A seguito di questa indagine conoscitiva, nel quadro di un accordo amichevole tra la Confederazione e i Cantoni sulla nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni, del Programma di consolidamento 2012-2013 e dell'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali, il Consiglio federale ha fatto nuovamente verificare la questione della compensazione. La verifica è conclusa e l'importo della compensazione è stato fissato a circa 30 milioni di franchi, che corrisponde all'importo dei contributi distribuiti finora dalla Confederazione per le strade principali cedute dai Cantoni. Rimane tuttavia scoperto il finanziamento dei costi supplementari, pari a 275 milioni di franchi, che risultano per la Confederazione a seguito dell'inserimento di nuovi collegamenti nella rete delle strade nazionali. Vista la condizione posta dal Consiglio federale, ovvero che l'adeguamento del decreto non incida sulle finanze della Confederazione, è indispensabile procurarsi i mezzi mancanti mediante un aumento delle entrate. In linea di massima, ciò è possibile aumentando il supplemento fiscale sugli oli minerali o il contrassegno stradale.

Il contrassegno stradale dà diritto all'utilizzazione delle strade nazionali di prima e seconda classe. Con l'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali, essa verrà ampliata di circa 400 chilometri. Una parte di questi nuovi tratti diventerà di prima o seconda classe già in occasione dell'entrata in vigore del decreto. Il numero aumenterà a seguito della realizzazione dei lavori di ampliamento su alcuni tratti già previsti dai Cantoni. Per questo motivo, il 19 gennaio 2011 il Consiglio federale ha deciso di finanziare i costi supplementari previsti per la Confederazione aumentando il prezzo del contrassegno. Nel contempo, verrà creato un contrassegno di breve durata. Tuttavia, il Consiglio federale non intende riscuotere i mezzi supplementari a titolo preventivo, bensì quando saranno effettivamente necessari sulla scorta dell'evoluzione del FSTS. Propone pertanto una regolamentazione secondo la quale l'aumento del contrassegno entrerà in vigore solo quando l'importo dell'accantonamento dei mezzi a destinazione vincolata nel FSTS scenderà al di sotto di un miliardo di franchi. Secondo le previsioni attuali, ciò dovrebbe avverarsi all'incirca nel 2015.

Dato che la questione relativa all'aumento del prezzo del contrassegno stradale non è stata trattata nell'ambito della consultazione sull'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali, svoltasi tra il 2 luglio e il 15 ottobre 2008, il Consiglio federale svolge una consultazione supplementare su questa parte

del messaggio, conformemente alle disposizioni della legge del 18 marzo 2005¹² sulla consultazione.

2 Sistema odierno: importo annuale forfetario sotto forma di contrassegno adesivo

In linea di massima, il contrassegno ha un unico scopo: consentire ai conducenti di provare che hanno pagato la tassa dovuta per poter circolare sulle strade nazionali. Per fornire la prova del pagamento della tassa, nell'ambito della fiscalità stradale in Europa vengono attualmente applicate quattro varianti:

- modulo (analogamente alla tassa sul traffico pesante per i veicoli esteri): la prova del pagamento è costituita da un modulo munito di timbro e firma che il conducente deve portare con sé nel veicolo;
- quietanza esposta in modo visibile (contrassegno adesivo): la prova del pagamento della tassa è costituita da un contrassegno adesivo che va attaccato in modo visibile al parabrezza;
- banca dati (contrassegno elettronico): il pagamento della tassa viene registrato in una banca dati e la targa di controllo serve per identificare il relativo veicolo;
- apparecchio installato nel veicolo (analogamente alla TTPCP¹³): sul veicolo viene montato un piccolo apparecchio o un registratore dei dati. Nel primo caso, sull'apparecchio viene caricato un determinato importo che è scalato in caso di utilizzazione dell'autostrada. Nel secondo caso, l'apparecchio registra automaticamente le prestazioni chilometriche del veicolo. La tassa viene pagata dopo l'utilizzazione della strada. Entrambi gli apparecchi possono essere letti dall'esterno del veicolo.

Nel 1985 la Svizzera ha deciso di adottare, quale prova del pagamento della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali, il contrassegno adesivo. L'odierno sistema si basa su un importo annuale forfetario, inferiore rispetto alle tasse autostradali estere. Il diritto all'utilizzazione delle strade nazionali assoggettate alla tassa (autostrade e semiautostrade) viene acquisito attraverso un contrassegno adesivo. Quest'ultimo è di facile gestione ed è ben accettato dai conducenti (vedi capitolo 3.2). Il sistema è tuttavia poco flessibile per quanto riguarda eventuali aumenti di prezzo, nuove strutture tariffarie, moderne forme di distribuzione (Internet, telefonia mobile ecc.) e controlli automatici.

Nel 2009 sono stati venduti 8,76 milioni di contrassegni. La rete di distribuzione copre l'intero territorio nazionale ed è gestita dai Cantoni (5,32 mio. di contrassegni; i punti vendita sono le autorimesse, i distributori di benzina, gli uffici postali ecc.). Per contro, la rete di distribuzione all'estero può essere ulteriormente ampliata (1,57 mio. di contrassegni, venduti principalmente da automobile club, uffici turistici ecc.). Al confine l'AFD ha venduto complessivamente 1,87 milioni di contrassegni; la vendita da parte degli uffici doganali ha tuttavia causato, a volte, importanti perturbazioni del traffico. Le entrate lorde del 2009 sono ammontate a circa 359 milioni di franchi, 41 dei quali coprono i costi d'esercizio. Questi ultimi sono costituiti da spese amministrative compresi i costi di stampa (10,6 mio. fr.) e dal compenso per i distributori in Svizzera (23,7 mio. fr.) e all'estero (6,7 mio. fr.).

¹² Legge federale del 18 marzo 2005 sulla procedura di consultazione (RS 172.061)

¹³ Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni

L'osservanza dell'obbligo del contrassegno può essere controllata solo se il traffico è fermo e solo sulle strade assoggettate alla tassa o sui raccordi verso di esse oppure presso gli uffici doganali autostradali e le aree di servizio o di sosta. Il rischio di essere soggetti a un simile controllo è limitato, in quanto sia l'AFD sia la polizia eseguono raramente controlli specifici del contrassegno. Spesso tali organi accertano che un veicolo sprovvisto di contrassegno viaggia su un'autostrada o semiautostrada solo in occasione di normali controlli doganali o della circolazione stradale. Nel 2009 in Svizzera sono state emesse oltre 19 000 multe per circolazione senza contrassegno. La quota di abusi si aggira intorno al sette per cento; ciò corrisponde a minori entrate per un totale di circa 24 milioni di franchi.

Il sistema del contrassegno adesivo si presta abbastanza facilmente agli abusi (p. es. a essere spostato da un veicolo all'altro senza che ciò venga accertato durante i controlli). I conducenti esteri ritengono, in parte, che la tassa annuale sia ingiusta, soprattutto se percorrono un breve tratto di autostrada o semiautostrada oppure se vi circolano per poco tempo. Essi non comprendono per quale motivo un contrassegno acquistato per un solo viaggio attraverso la Svizzera non possa essere riutilizzato con un altro veicolo. I contrassegni usati vengono perciò frequentemente scambiati tra conoscenti oppure venduti in Internet o attraverso piccoli annunci.

3 Ripercussioni dell'aumento della tassa annuale

Per realizzare le maggiori entrate nette necessarie, pari a circa 305 milioni di franchi all'anno (vedi capitolo 1.6) mediante il contrassegno stradale, è necessario aumentarne il prezzo. A tal fine vi sono due varianti: mantenere il sistema dell'importo annuale forfetario aumentandolo a 90 franchi oppure prevedere, oltre al contrassegno annuale aumentato a 100 franchi, anche un contrassegno di breve durata del prezzo di 40 franchi. Entrambe le varianti consentono di realizzare le maggiori entrate necessarie e sono applicabili. Il successo delle due varianti è tuttavia determinato unicamente dall'accettazione da parte dei conducenti e dalla loro affidabilità per quanto riguarda il pagamento. Se l'accettazione e l'affidabilità diminuiscono, occorre prevedere abusi e quindi minori entrate. In questo caso, oltre ad aumentare il prezzo, bisognerebbe creare altre fonti di entrata.

Il sistema attuale è ben accettato dai conducenti svizzeri, un po' meno da quelli esteri, ad eccezione delle persone che utilizzano solo per poco tempo le strade assoggettate alla tassa (vedi capitolo 3.2). Tale accettazione dipende in particolare dall'importo basso della tassa. Questo importo è adeguato anche per i turisti stranieri che attraversano la Svizzera per recarsi in vacanza e utilizzano quindi le autostrade o semiautostrade solamente due volte (andata e ritorno).

3.1 Confronto con i sistemi di riscossione di altri Paesi europei

In Europa sono 22 i Paesi che riscuotono pedaggi o altre tasse sul traffico stradale. Benché i sistemi di riscossione siano molto eterogenei, la struttura tariffaria è differenziata e il prezzo si situa a un livello molto superiore rispetto a quello applicato in Svizzera.

All'estero al contrassegno si aggiungono in molti casi tasse speciali per determinati valichi alpini o gallerie. Per un viaggio dalla Germania all'Italia, passando per l'Austria, e per il relativo ritorno dopo una vacanza di due settimane, le tasse per l'utilizzazione delle strade ammontano almeno a 31.80 euro a veicolo solo per il transito attraverso l'Austria. Tale importo comprende l'acquisto dei necessari contrassegni validi dieci giorni (due volte 7.90 euro) e il pedaggio speciale per il Brenne-

ro (due volte 8 euro). Nonostante l'euro sia attualmente molto basso, il transito attraverso l'Austria (100 km) è dunque più costoso della tassa annuale svizzera (tratta di transito: 300 km).

Per contro, gli Stati dell'Europa meridionale riscuotono tasse autostradali basate per lo più sulla distanza, che ammontano in media a oltre 10 franchi per 100 chilometri.

	Svizzera	Austria	Slovenia	Ungheria	Repubblica ceca	Slovacchia
Rete stradale assoggettata alla tassa	1758 km	2175 km	606 km	555 km	1165 km	300 km
Contrassegno annuale	40 CHF	76.50 €	95 €	136 €	47 €	51 €
Contrassegno bimestrale		23 €				
Contrassegno mensile			30 €	17 €	14 €	13.80 €
Contrassegno valido 10 giorni		7.90 €		9 €	10 €	
Contrassegno valido 7 giorni			15 €			6.80 €
Contrassegno valido 4 giorni				4 € (dall'1.10 al 30.4) 5.50 € (dall'1.5 al 30.9)		

Illustrazione 5: confronto tra vari sistemi di riscossione europei basati sulla durata

3.2 Accettazione del contrassegno

Nel 2005 l'AFD ha svolto un sondaggio, presso la popolazione svizzera e i conducenti esteri, sulla tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali, in particolare sul prezzo e sulla durata del contrassegno stradale.

3.2.1 Importo della tassa

La maggior parte dei conducenti svizzeri (58 %) ritiene che il prezzo del contrassegno sia corretto. Il 32 per cento ritiene addirittura che sia abbastanza o molto economico.

Più della metà dei conducenti esteri ritiene che l'importo della tassa sia adeguato. Sono tuttavia state rilevate alcune differenze in base al Paese di provenienza: francesi, italiani e austriaci hanno dimostrato di accettare il prezzo del contrassegno. Per contro, i conducenti tedeschi o di Paesi non confinanti che non hanno una tassa autostradale hanno reagito in modo più critico.

3.2.2 Frazionamento temporale

Circa l'80 per cento dei conducenti svizzeri ritiene che l'odierno periodo di validità sia ampiamente adeguato alle esigenze. In alternativa, è stato proposto un contrassegno della durata di due anni. Non è invece stata espressa la necessità di contrassegni per periodi più brevi.

La maggior parte dei conducenti esteri (75 %) è in linea di massima soddisfatta dell'attuale periodo di validità. Tuttavia, ciò dipende chiaramente dal prezzo, molto più basso rispetto ad altri Paesi. La necessità di un frazionamento temporale (tra uno e tre mesi) è stata espressa soprattutto dai conducenti tedeschi, italiani o di Paesi non confinanti. Con l'aumento del prezzo, aumenta anche la necessità di periodi di validità più brevi.

3.2.3 *Conclusione*

Dal sondaggio e dai confronti con i sistemi di riscossione di altri Paesi europei emerge che in caso di forte aumento dell'importo annuale forfetario è necessario introdurre un frazionamento temporale. Soprattutto i conducenti esteri non accetterebbero più di pagare un importo annuale elevato per utilizzare le autostrade o semiautostrade solo per poco tempo. Lo stesso vale anche per i conducenti svizzeri che utilizzano raramente le strade assoggettate alla tassa oppure che hanno veicoli che impiegano solo in alcuni periodi dell'anno (p. es. macchine d'epoca, roulotte o motociclette). L'accettazione diminuirebbe, comportando inevitabilmente un aumento degli abusi e dunque minori entrate.

Sulla base delle summenzionate considerazioni, si abbandona la variante che prevede un aumento dell'importo annuale a 90 franchi senza l'introduzione di un frazionamento temporale.

3.3 **Controlli**

3.3.1 *Attuale frequenza dei controlli*

L'importo delle entrate derivanti da qualsiasi genere di tassa dipende molto dall'affidabilità delle persone interessate per quanto riguarda il pagamento. Questa dipende, a sua volta, dalla frequenza dei controlli. Nell'ambito del contrassegno stradale, l'affidabilità è elevata (94 % per i conducenti svizzeri, 92 % per quelli esteri) nonostante la quota dei controlli molto bassa (vedi capitolo 2). Ciò dipende dal fatto che, benché non vi siano controlli specifici del contrassegno, l'importo annuale da pagare è basso.

In Austria, per esempio, vengono eseguiti maggiori controlli a causa del prezzo più elevato del contrassegno e del frazionamento temporale. In questo modo, viene raggiunta un'affidabilità di pagamento pari al 98-99 per cento. Ciò nonostante, in Austria vengono emesse ogni anno quasi 100 000 multe.

A seguito dell'aumento del prezzo del contrassegno annuale e dell'introduzione di un contrassegno di breve durata, bisognerà attendersi un forte calo dell'affidabilità di pagamento se la quota dei controlli rimane invariata. Una riduzione dell'uno per cento potrebbe comportare entrate inferiori per un valore fino a sette milioni di franchi.

3.3.2 *Generi di controllo*

Se si aumenta il prezzo dell'importo annuale della tassa e si introduce un contrassegno di breve durata, saranno necessari maggiori controlli specifici del contrassegno, i quali comporteranno, a loro volta, un maggiore onere a seconda del sistema di riscossione della tassa che verrà scelto. Di seguito sono illustrate tre diverse possibilità.

3.3.2.1 *Mantenimento del personale di controllo attualmente impiegato*

Attualmente l'osservanza dell'obbligo di pagare la tassa è controllato dalla polizia all'interno del Paese e dall'AFD al confine. A seconda delle risorse di personale disponibili, la quota dei controlli specifici del contrassegno potrebbe essere aumentata (anche se non è chiaro in quale misura). Tuttavia, il controllo del contrassegno continuerà a non far parte dei compiti principali della polizia e dell'AFD.

3.3.2.2 *Squadre mobili di controllo del contrassegno*

Sulla scorta di quanto avviene all'estero nei Paesi che prevedono il pagamento di una tassa autostradale (p. es. Austria e Slovenia), all'interno del Paese i Cantoni potrebbero impiegare squadre mobili di controllo, munite di veicoli propri, che si occupano unicamente di verificare l'osservanza dell'obbligo di pagare la tassa su autostrade e semiautostrade. La rete autostradale e la popolazione austriache corrispondono all'incirca a quelle svizzere. In Austria vi sono circa 100 controllori dei contrassegni che dispongono di 40 veicoli. Le squadre di controllo emettono circa il 70 per cento delle 100 000 multe pronunciate ogni anno in Austria.

3.3.2.3 *Controllo automatico del contrassegno mediante telecamera*

Come illustrato al capitolo 2, la prova del pagamento della tassa può essere fornita mediante contrassegno adesivo o in modo elettronico (registrazione della targa di controllo). Grazie alla tecnica odierna, è possibile controllare in modo automatico sia il numero di targa sia il contrassegno adesivo: una speciale telecamera posta sul segnale a portale permette di rilevare e valutare le targhe e i contrassegni. Simili impianti di controllo potrebbero essere installati in modo permanente su tratti autostradali geograficamente importanti (p. es. gallerie del Belchen e del Gottardo, Egerkingen, regioni di Zurigo, Berna, Lucerna o Ginevra-Losanna, Grigioni). Impianti mobili potrebbero inoltre essere installati per un determinato periodo di tempo (una-due settimane) su altri tratti autostradali e aumentare così la frequenza dei controlli. Il sistema di controllo registrerebbe i veicoli sprovvisti di contrassegno. In caso di veicoli svizzeri, la multa sarebbe emessa automaticamente. Per i veicoli esteri invece, verrebbe registrata la targa di controllo e il conducente sarebbe multato al confine in occasione dell'entrata nel Paese o dell'uscita dal Paese. Questo sistema di controllo richiederebbe molto meno personale rispetto a quello previsto per i controlli mobili (vedi capitolo 3.3.2.2).

3.3.3 *Conclusione*

L'aumento del prezzo della tassa annuale e l'introduzione del frazionamento temporale comportano la necessità di aumentare la quota dei controlli. In caso contrario, occorre attendersi un incremento del dieci per cento degli abusi e, di conseguenza, minori entrate stimate intorno a 70 milioni di franchi.

L'esempio dell'Austria mostra quali sono gli effetti di un'intensificazione dei controlli e della presenza di squadre di controllo: la quota di abusi, già bassa, è stata ulteriormente ridotta (passando dal 4 % all'1-2 %). Una maggiore presenza degli organi di controllo ha un effetto preventivo presso i conducenti.

Se la riscossione della tassa continuerà ad essere effettuata mediante il contrassegno adesivo, sono applicabili tutti e tre i sistemi di controllo illustrati. Le prime due varianti (mantenimento del personale di controllo attualmente impiegato e squadre mobili di controllo del contrassegno) sono facilmente realizzabili da parte dei Cantoni. Esse richiedono tuttavia un certo numero di personale. Visto l'importo della multa previsto dalla LUSN (fr. 200.-), l'impiego di squadre mobili potrebbe risultare interessante per i Cantoni: a seconda della grandezza del Cantone, o del concordato tra Cantoni, e della relativa parte di rete delle strade nazionali, sarebbe sufficiente una squadra. Anche la terza variante (controllo automatico del contrassegno mediante telecamera) sarebbe applicabile anche con il contrassegno adesivo. Contrariamente alle prime due varianti, in questo caso sarebbe necessario introdurre un sistema elettronico a livello nazionale e i relativi costi d'investimento ammonterebbero a circa quattro-cinque milioni di franchi. Il Consiglio federale ritiene tuttavia che se i controlli avverranno in modo automatico, l'intero sistema di riscossione (distribuzione e controlli) dovrà avvenire su base elettronica. Per questo motivo, l'avamprogetto della

modifica di legge non prevede questa possibilità di controllo. Qualora vi fosse l'esigenza di ricorrere al controllo automatico dei contrassegni a livello svizzero, il Consiglio federale è tuttavia disposto a elaborare un'apposita base legale relativa al contrassegno adesivo.

Se invece la riscossione avverrà in modo elettronico, il controllo dell'osservanza dell'obbligo di pagare la tassa dovrà anch'esso logicamente essere eseguito elettronicamente. Il sistema elettronico non esclude, tuttavia, il ricorso alle squadre mobili di controllo a sostegno delle telecamere.

4 Possibili sistemi di riscossione della tassa in Svizzera

4.1 Sistemi di riscossione applicati in Europa

Per la riscossione delle tasse autostradali in Europa vengono applicati, tra l'altro, i seguenti sistemi:

- cassa, importo della tassa dipendente dalla distanza percorsa (p. es. Italia, Francia, Spagna). L'ingresso e l'uscita delle autostrade e semiautostrade sono muniti di sbarre. Quando accede all'autostrada, il conducente riceve un biglietto, sulla base del quale, al momento in cui lascia l'autostrada, viene calcolato l'importo della tassa da pagare. Il proseguimento del viaggio è pertanto possibile solo a pagamento avvenuto. Il biglietto può essere sostituito anche da un apparecchio elettronico;
- contrassegno adesivo, importo della tassa dipendente dal periodo di tempo (p. es. Svizzera, Austria). Prima di utilizzare un'autostrada o semiautostrada, il conducente deve pagare la tassa acquistando un contrassegno, che deve apporre in modo visibile sul parabrezza;
- contrassegno elettronico, importo della tassa dipendente dal periodo di tempo (p. es. Ungheria). Prima dell'utilizzazione di un'autostrada, la targa di controllo del veicolo è registrata in un sistema.

4.2 Tendenza in Europa

In Europa si tende sempre più ad adottare il sistema elettronico o del contrassegno elettronico. Questo sistema esiste già in Ungheria e in Austria (p. es. telepedaggio per le autostrade del Brennero e dei Tauri). Svezia, Danimarca, Belgio, Paesi Bassi e Lussemburgo hanno introdotto l'eurovignetta per i veicoli pesanti. Un sistema simile è stato adottato dalla città di Londra (apposita tassa per la città). Il Belgio prevede di introdurre il sistema di riscossione elettronico anche per i veicoli a motore leggeri a partire dal 2013.

4.3 Studio di fattibilità per la Svizzera

In occasione dell'elaborazione della LUSN, nel 2001 un gruppo di lavoro è stato incaricato di verificare delle alternative al sistema dell'attuale contrassegno, al fine di trovare un sistema semplice che avesse i vantaggi di quello odierno ed eliminasse i suoi svantaggi. Il sistema doveva inoltre disporre di un'elevata funzionalità (p. es. possibilità di un frazionamento temporale). Durante un'analisi preliminare sono stati esaminati 11 varianti di sistemi, tre delle quali sono state sottoposte a uno studio di fattibilità approfondito per quanto riguarda possibilità e rischi. Dallo studio è emerso che in Svizzera sono applicabili, in linea di massima, solo il sistema del contrassegno stradale e quello del contrassegno elettronico.

5 Soluzioni proposte

Il Consiglio federale è consapevole che il sistema del contrassegno adesivo è ben accettato dalla popolazione svizzera e dai conducenti esteri e che, in occasione dei dibattiti sulla nuova LUSN nel 2009 e 2010, il Parlamento si è espresso a favore del mantenimento di questo sistema e contro un aumento di prezzo e contro l'introduzione di un contrassegno elettronico o di breve durata. Per questo motivo, il Consiglio federale sottopone a consultazione solo una modifica di legge basata sul sistema del contrassegno adesivo. La modifica prevede un aumento del prezzo del contrassegno annuale a 100 franchi e l'introduzione di un contrassegno bimestrale dal prezzo di 40 franchi (per i dettagli vedi capitolo 7).

Nel frattempo la situazione è cambiata. Con l'elaborazione della nuova LUSN è stato adempiuto solo il mandato costituzionale secondo il quale importanti norme di diritto devono essere emanate sotto forma di legge federale. Finora, le disposizioni determinanti relative al contrassegno stradale (ad eccezioni di quelle dalla Cost.) erano disciplinate solo a livello di ordinanza. I necessari adeguamenti della LUSN si basano tuttavia sul fatto che la Confederazione deve riprendere 400 chilometri di strade nazionali, divenendo responsabile del loro esercizio e della loro manutenzione. Inoltre, l'aumento del prezzo del contrassegno è stato richiesto anche con un intervento parlamentare (mozione Urs Hany «Aumento del prezzo del contrassegno» [09.3529]). Vista la nuova situazione nonché la netta tendenza europea verso la riscossione elettronica delle tasse stradali, il Consiglio federale intende presentare, in occasione della consultazione, un nuovo sistema per la riscossione elettronica dalla tassa (senza l'avamprogetto di legge). Nel caso del contrassegno elettronico (per i dettagli vedi capitolo 8), il numero della targa di controllo è registrato in una banca dati. Pertanto, il contrassegno diventa virtuale e i controlli sono effettuati principalmente mediante telecamera.

I partecipanti alla procedura di consultazione possono esprimersi in merito ai singoli sistemi di riscossioni compilando un apposito questionario (vedi capitolo 13.1).

I capitoli 7 e 8 illustrano i due sistemi di riscossioni applicabili in Svizzera, mettendo in evidenza i relativi vantaggi e svantaggi:

- contrassegno annuale e contrassegno bimestrale sotto forma di contrassegno adesivo (vedi capitolo 7);
- contrassegno annuale e contrassegno bimestrale sotto forma di contrassegno elettronico (vedi capitolo 8).

6 Modifica di legge

Entrambi i sistemi di riscossione comportano un adeguamento, più o meno importante, della LUSN (non ancora posta in vigore).

Se viene mantenuto il sistema del contrassegno adesivo (vedi capitolo 7), è necessario adeguare l'importo della tassa nonché fissare la durata e il prezzo del contrassegno di breve durata.

L'introduzione del contrassegno elettronico (vedi capitolo 8) comporterebbe invece una modifica più ampia della LUSN. Vista la complessità del sistema di riscossione elettronico e l'insicurezza in merito alla sua accettazione da parte della popolazione, si rinuncia al momento a un progetto concreto di modifica di legge.

7 Contrassegno annuale e contrassegno bimestrale sotto forma di contrassegno adesivo

7.1 Fatti

7.1.1 Forma della tassa

La tassa è pagata mediante l'acquisto di un contrassegno adesivo annuale o bimestrale, che serve anche quale prova del pagamento; esso va infatti apposto in modo visibile al parabrezza. Il contrassegno annuale è valido, come l'attuale contrassegno, dal 1° dicembre dell'anno precedente al 31 gennaio dell'anno successivo e costa 100 franchi. Il contrassegno bimestrale consente l'utilizzazione delle strade assoggettate alla tassa durante un periodo di due mesi compreso tra il 1° dicembre dell'anno precedente e il 31 gennaio dell'anno successivo e costa 40 franchi. La sua durata di validità inizia il giorno corrispondente al foro praticato nel contrassegno. Tale giorno non deve necessariamente coincidere con il giorno dell'acquisto. Il periodo di validità termina lo stesso giorno di due mesi dopo (p. es. foro corrispondente al 15 marzo, periodo di validità fino al 15 maggio). Se nel mese in cui termina il periodo di validità manca il relativo giorno, il periodo termina l'ultimo giorno del mese (p. es. foro corrispondente al 31 luglio, periodo di validità fino al 30 settembre).

Come finora, il contrassegno è legato al veicolo; è pertanto vietato trasferirlo su un altro veicolo. In caso contrario, bisognerebbe prevedere importanti minori entrate (i conducenti esteri, p. es., rivenderebbero a conoscenti o via Internet il contrassegno acquistato per le vacanze).

7.1.2 Vendita

I contrassegni sono rilasciati dall'AFD e possono essere acquistati in Svizzera presso i punti vendita usuali (uffici postali, distributori di benzina, autorimesse ecc.). L'AFD è competente della vendita al confine e dei partner che si occupano per suo conto della vendita all'estero (automobile club, uffici turistici ecc.).

Con l'introduzione di un frazionamento temporale, si prevede che numerosi conducenti esteri non acquisteranno il contrassegno bimestrale all'estero, ma direttamente al confine. Benché il contrassegno bimestrale possa essere forato in anticipo in corrispondenza di qualsiasi data, i conducenti esteri, contrariamente a quelli svizzeri, ricorreranno molto meno a questa possibilità. A seconda del motivo e del tipo di viaggio nonché del volume di traffico o della distanza dal confine svizzero, per i turisti stranieri è difficile determinare con esattezza in anticipo la data precisa in cui utilizzeranno per la prima volta le strade assoggettate alla tassa. Con l'attuale sistema del contrassegno annuale, per loro è irrilevante se entrano in Svizzera due giorni prima o dopo la data prevista. Con il nuovo sistema, invece, i conducenti esteri acquisteranno il contrassegno all'ultimo momento al confine. Per questo motivo, bisognerà provvedere a munire i valichi di confine autostradali di appositi locali per la vendita. In caso di passaggio al contrassegno elettronico, tali locali potranno continuare a essere utilizzati. Vista la distanza tra questi ultimi e gli effettivi uffici doganali, la vendita presso questi valichi di confine dovrà avvenire principalmente tramite terzi. Inoltre, dato che l'acquirente deve decidere quale contrassegno acquistare (annuale o bimestrale) e che il contrassegno bimestrale deve essere forato, la vendita dura inevitabilmente più a lungo.

7.1.3 Controlli

Un punto debole del contrassegno adesivo è la possibilità di controllo. La polizia può infatti eseguire controlli sistematici solo sulle strade assoggettate alla tassa (o sui raccordi verso di esse oppure presso le aree di servizio o di sosta) mentre l'AFD può eseguirli solo presso i valichi di confine autostradali. Tali controlli sono inoltre possibili solo se i veicoli sono fermi. Dato che gli organi di controllo devono verificare visivamente la presenza e il tipo di contrassegno, in caso di contrassegno annuale i veicoli devono essere fatti rallentare, mentre in caso di contrassegno bimestrale essi devono essere fermati. Ciò può provocare colonne.

In occasione dei controlli, gli organi addetti procedono come illustrato di seguito.

1. Fanno rallentare il veicolo.
2. Verificano visivamente se sul veicolo è apposto il contrassegno, annuale o bimestrale, dell'anno in corso.
3. Se il veicolo è provvisto di contrassegno annuale dell'anno in corso, fanno proseguire il veicolo.
4. Se il veicolo è sprovvisto di contrassegno, fanno fermare il veicolo per multare il conducente.
5. Se il veicolo è provvisto di contrassegno bimestrale dell'anno in corso, fanno fermare il veicolo per verificare il periodo di validità.
6. Se il contrassegno bimestrale non è ancora valido o non è più valido, multano il conducente.
7. Se il contrassegno bimestrale è valido o la multa è stata pagata, fanno proseguire il veicolo.

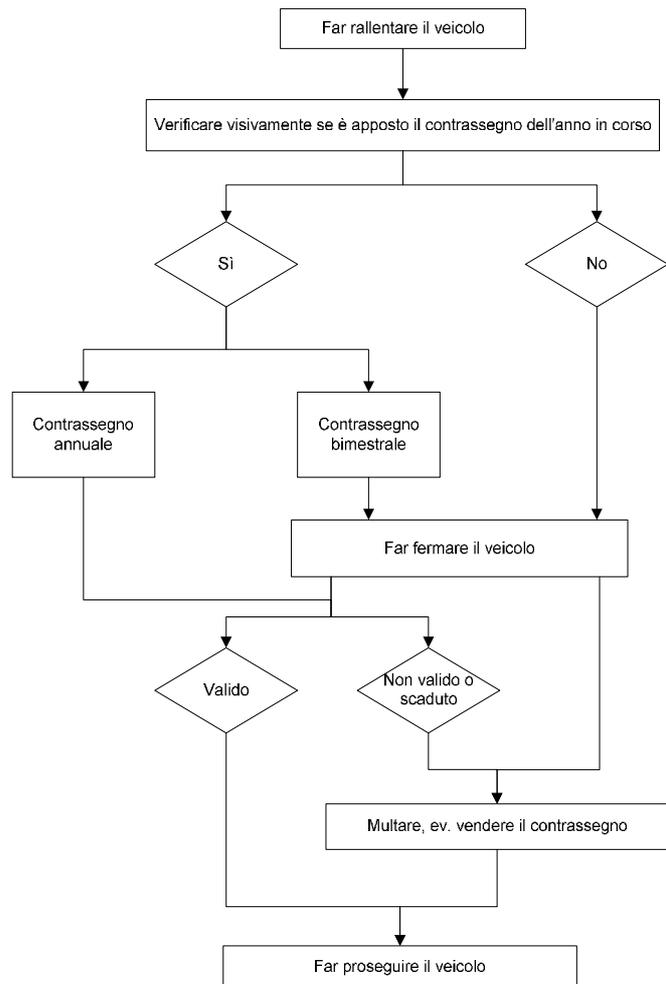


Illustrazione 6: procedura di controllo in caso di contrassegno annuale o bimestrale

7.1.4 Entrate stimate

Entrate lorde	675	milioni di franchi
Costi d'esercizio	- 55	milioni di franchi
Entrate nette	620	milioni di franchi
dedotte le entrate nette derivanti dalla tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali 2009 generate già oggi	- 318	milioni di franchi
Maggiori entrate nette	302	milioni di franchi
dedotto il 10 per cento a favore dei Cantoni secondo l'articolo 4 capoverso 5 LUMin	- 30	milioni di franchi
Mezzi finanziari supplementari a disposizione della Confederazione per i 400 chilometri di strade nazionali ripresi dai Cantoni	272	milioni di franchi

7.1.5 Abusi previsti

Se i controlli al confine e soprattutto all'interno del Paese saranno intensificati in modo che i conducenti avvertano la maggiore presenza degli organi di controllo, sarà probabilmente possibile mantenere la quota di abusi al livello odierno o addirittura ridurla. In questo contesto bisogna prestare attenzione a due elementi. Innanzitutto, i turisti stranieri continueranno a pagare 40 franchi (contrassegno bimestrale) per l'utilizzazione delle strade assoggettate alla tassa. Essi non avranno pertanto alcun problema ad accettare l'importo della tassa. Tuttavia, contrariamente ad oggi, non potranno più utilizzare le strade per un anno, bensì solo per due mesi. Per i conducenti stranieri ciò significa un importante aumento di prezzo, che potrebbe eventualmente condurre ad abusi. Secondariamente, il controllo dei contrassegni bimestrali sono difficili (vedi capitolo 7.1.3). I conducenti svizzeri ed esteri potrebbero tentare di utilizzare le autostrade e semiautostrade con un contrassegno scaduto, nella speranza che gli organi di controllo verifichino solamente l'anno e non il foro. Se non si intensificano i controlli, occorre prevedere un aumento degli abusi fino al dieci per cento, e di conseguenza minori entrate.

7.1.6 Traffico di aggiramento previsto nelle regioni di confine

Visto il frazionamento temporale e il prezzo adeguato del contrassegno bimestrale, solo pochi conducenti esteri eviteranno le strade assoggettate alla tassa delle regioni di confine – soprattutto a Basilea, Ginevra e Chiasso – e entreranno in Svizzera passando per le strade principali.

7.1.7 Ripercussioni

7.1.7.1 Ripercussioni finanziarie

Per la Confederazione

L'introduzione del contrassegno bimestrale comporta l'adozione di misure edili al confine (locali per la vendita). In caso di passaggio al contrassegno elettronico, tali locali potranno continuare ad essere utilizzati. Si stima che questi costi unici d'investimento ammontino ad almeno dieci milioni di franchi.

L'aumento del prezzo del contrassegno annuale a 100 franchi e l'introduzione del contrassegno bimestrale da 40 franchi portano a maggiori entrate nette per un importo di circa 302 milioni di franchi. Le entrate lorde complessive ammontano a circa 675 milioni di franchi, impiegati, ai sensi dell'articolo 86 capoverso 3 Cost. e delle disposizioni della LUMin, per la circolazione stradale. Per la gestione dei 400 chilometri di strade nazionali ripresi dai Cantoni, la Confederazione ha a disposizione ulteriori 272 milioni di franchi.

A causa dei due generi di contrassegno da produrre, del compenso (basato sul numero di contrassegni) per i punti vendita e dell'intensificazione dei controlli, i costi d'esercizio annuali aumenteranno di circa 14 milioni, raggiungendo approssimativamente i 55 milioni di franchi. Questi costi possono tuttavia subire variazioni a seconda del numero di contrassegni venduti e della frequenza dei controlli.

I maggiori controlli comportano un aumento delle entrate derivate dalle multe. I costi di questi controlli dovrebbero essere compensati dalle maggiori entrate realizzate nello stesso periodo di tempo.

Per i Cantoni

Con l'introduzione del contrassegno bimestrale vengono complessivamente venduti più contrassegni rispetto al sistema del contrassegno annuale unico. I Cantoni, o i loro partner incaricati della vendita, ricevono un compenso per ogni contrassegno venduto. L'importo di questo compenso corrisponde all'incirca all'attuale aliquota espressa in franchi. I Cantoni, o i loro partner, possono pertanto contare su entrate pari a quelle odierne o addirittura superiori (a condizione che i conducenti svizzeri acquistino anche loro più contrassegni di breve durata).

Se i Cantoni interni intensificheranno i necessari controlli dei contrassegni, potranno anche essi beneficiare di notevoli maggiori entrate derivate dalle multe. I costi supplementari annuali per questi controlli dovrebbero essere compensati dalle maggiori entrate realizzate nello stesso periodo di tempo.

Secondo l'articolo 4 capoverso 5 LUMin, ai Cantoni spetta, quali contributi non direttamente vincolati alle opere, il dieci per cento delle entrate nette derivate dall'aumento del prezzo del contrassegno. L'importo destinato ai Cantoni corrisponde a saldo all'importo che essi devono versare quale compensazione per i maggiori costi risultanti per la Confederazione a seguito della riclassificazione dei circa 400 chilometri di strade cantonali in strade nazionali. Per alcuni Cantoni ciò potrebbe tuttavia provocare squilibri dato che le compensazioni dovute sulla scorta del nuovo decreto concernente la rete delle strade nazionali sono dovute sulla base delle strade principali effettivamente cedute, mentre le maggiori entrate derivate dal contrassegno sono distribuite su tutti i Cantoni sulla base di un'altra chiave di ripartizione (art. 26-31 OUMin¹⁴).

Sull'economia nazionale

L'aumento della tassa annuale e il frazionamento temporale comportano un maggiore onere finanziario per gli attori economici. In questo modo aumenta l'aliquota d'imposizione e la quota dei contributi. Le maggiori entrate sono destinate al traffico stradale e dunque agli operatori economici direttamente interessati. Gli introiti della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali sono impiegati, ai sensi dell'articolo 86 capoverso 3 Cost. e delle disposizioni della LUMin, per compiti e spese connessi alla circolazione stradale.

¹⁴ Ordinanza del 7 novembre 2007 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (RS 725.116.21)

7.1.7.2 *Ripercussioni sull'effettivo di personale*

Per la Confederazione e i Cantoni

Con l'introduzione del frazionamento temporale è imperativo intensificare i controlli al confine (da parte dell'AFD) e all'interno del Paese (da parte dei Cantoni). A seconda del sistema di controllo (vedi capitolo 3.3.2), non è necessario impiegare più personale o solo poche persone in più.

7.1.7.3 *Alternativa: contrassegno mensile*

In linea di massima, vi sarebbe la possibilità di introdurre un contrassegno mensile al posto di quello bimestrale. Questa variante è prevista in Slovenia, Ungheria, Repubblica ceca e Slovacchia.

Rispetto al contrassegno bimestrale (vedi capitolo 7.1.4), le maggiori entrate realizzate con il contrassegno mensile sarebbero minime. La maggior parte dei conducenti che acquista un contrassegno di breve durata entra solo una volta all'anno in Svizzera. Dimezzando il periodo di validità, il numero di contrassegni venduti aumenta solo minimamente.

Il contrassegno mensile ha molti svantaggi. Affinché la Svizzera non diventi un Paese di transito «a buon mercato» e le maggiori entrate necessarie vengano tuttavia realizzate, il contrassegno di breve durata dovrebbe costare almeno 40 franchi. I turisti non accetterebbero più di pagare un simile importo per un mese. Inoltre, il rapporto tra il prezzo del contrassegno annuale (fr. 100.-) e di quello mensile (fr. 40.-) sarebbe pari al 40 per cento e pertanto molto superiore a quello degli altri Paesi europei (12-31 %, vedi capitolo 3.1). Altri Stati offrono inoltre ai turisti dei contrassegni settimanali o per dieci giorni.

Il previsto calo dell'accettazione da parte dei conducenti comporterebbe un aumento della quota di abusi, minori entrate e un forte traffico di aggiramento nelle regioni di confine. Per questo motivo, il Consiglio federale è contrario all'introduzione di un contrassegno mensile.

7.2 **Vantaggi del sistema**

- Il frazionamento temporale è accettato dai conducenti esteri e dalle persone che possiedono più veicoli utilizzati raramente sulle strade assoggettate alla tassa.
- I conducenti esteri conoscono già il frazionamento temporale (p. es. Austria).
- Visto che il sistema è accettato, vi sono meno abusi, soprattutto da parte dei conducenti esteri.

7.3 **Svantaggi del sistema**

- I controlli sono difficili da eseguire e richiedono l'impiego di più personale.
- Per eseguire i controlli, è necessario far rallentare i veicoli o fermarli. Ciò può provocare colonne presso i valichi di confine o sulle autostrade e semiautostrade.
- La vendita dei contrassegni è più complessa: l'acquirente deve decidere quale contrassegno comprare (annuale o bimestrale), la vendita dura quindi più a lungo e, infine, il contrassegno bimestrale deve essere forato.

- La situazione del traffico al confine si inasprisce, anche se il locale per la vendita viene collocato a distanza dalla strada.
- I nuovi locali per la vendita al confine devono essere costruiti o ristrutturati.

7.4 **Commento ai singoli articoli**

(Si riferisce solo ai nuovi articoli o agli articoli e capoversi modificati. L'intera LUSN è a disposizione nel foglio federale: FF **2010** 1865 [<http://www.admin.ch/ch/i/ff/2010/1865.pdf>]).

7.4.1 *Art. 6 Importo della tassa e restituzione*

Capoverso 1

I conducenti possono ora scegliere tra il contrassegno annuale e quello bimestrale.

Il contrassegno annuale costa 100 franchi. Dall'introduzione del contrassegno nel 1985, si tratta del secondo aumento; il primo è avvenuto nel 1995, quando il prezzo è stato portato da 30 a 40 franchi.

Il nuovo contrassegno bimestrale costa 40 franchi.

Capoverso 2

Come finora, la tassa non viene restituita.

7.4.2 *Art. 7 cpv. 1, 4, frase introduttiva e 5 (nuovo)*

Capoverso 1

Adeguamento redazionale a causa del frazionamento.

Capoverso 4

Adeguamento redazionale.

Capoverso 5

Se non è forato oppure se non è stato forato da un ufficio autorizzato (vedi art. 8a cpv. 2), il contrassegno bimestrale non è valido e non dà pertanto diritto a utilizzare le autostrade e semiautostrade.

7.4.3 *Art. 8 Periodo di validità*

Capoverso 1

Il periodo di validità per quanto riguarda il contrassegno annuale rimane invariato: le strade nazionali assoggettate alla tassa possono essere utilizzate per 14 mesi, dal 1° dicembre dell'anno precedente al 31 gennaio dell'anno seguente. Il periodo di sovrapposizione di due mesi concede ai conducenti un ampio margine per sostituire il contrassegno.

Capoverso 2

Con il contrassegno bimestrale è possibile utilizzare le strade nazionali assoggettate alla tassa per due mesi, tra il 1° dicembre dell'anno precedente e il 31 gennaio dell'anno seguente.

Capoverso 3

Sia i contrassegni annuali sia quelli bimestrali relativi all'anno in corso possono essere acquistati solo nel periodo compreso tra il 1° dicembre dell'anno precedente e il 30 novembre dell'anno in corso.

7.4.4 *Art. 8a Contrassegno bimestrale*

Capoverso 1

Il periodo di validità del contrassegno bimestrale inizia il giorno corrispondente al foro praticato nel contrassegno da una persona autorizzata (cpv. 2). Il giorno dell'acquisto non deve necessariamente corrispondere al primo giorno di utilizzazione delle strade nazionali assoggettate alla tassa. Su richiesta del conducente, il contrassegno può essere forato in corrispondenza di un altro giorno. Le strade assoggettate alla tassa possono tuttavia essere utilizzate solamente a partire dal giorno corrispondente al foro.

Il periodo di validità del contrassegno bimestrale termina lo stesso giorno di due mesi dopo (p. es. foro corrispondente al 15 marzo, periodo di validità fino al 15 maggio). Se nel mese in cui termina il periodo di validità manca il relativo giorno, il periodo termina l'ultimo giorno del mese (p. es. foro corrispondente al 31 luglio, periodo di validità fino al 30 settembre).

Il contrassegno bimestrale può tuttavia essere utilizzato solo dal 1° dicembre dell'anno precedente al 31 gennaio dell'anno successivo, indipendentemente dal fatto che il 31 gennaio il periodo di due mesi sia già terminato o meno (art. 8 cpv. 2). Se, per esempio, il contrassegno è acquistato il 15 novembre e il conducente chiede di forarlo in corrispondenza del 10 dicembre, esso è valido solo fino al 31 gennaio dell'anno successivo.

Capoverso 2

Il contrassegno bimestrale deve essere forato presso il punto vendita al momento dell'acquisto. I contrassegni possono essere forati unicamente dal personale dell'AFD e dei Cantoni nonché dai terzi autorizzati da queste due autorità a riscuotere la tassa. Se il contrassegno è forato da una persona non autorizzata, esso non è valido e non dà diritto a utilizzare le strade nazionali assoggettate alla tassa (vedi art. 7 cpv. 5).

7.4.5 *Art. 9 cpv. 1, primo periodo*

Sia il contrassegno annuale sia quello bimestrale sono rilasciati dall'AFD.

7.4.6 *Art. 14 cpv. 1*

Adeguamento redazionale a causa dell'inserimento del contrassegno bimestrale nell'articolo 8a.

7.4.7 *Entrata in vigore*

La modifica di legge è posta in vigore dal Consiglio federale solo quando l'importo dell'accantonamento dei mezzi a destinazione vincolata nel FSTS scende al di sotto di un miliardo di franchi.

8 Contrassegno annuale e contrassegno bimestrale sotto forma di contrassegno elettronico

8.1 Fatti

8.1.1 Forma della tassa

Il numero della targa di controllo è registrato in una banca dati. Questa registrazione corrisponde all'acquisizione di un contrassegno virtuale. La prova del pagamento della tassa, e quindi l'autorizzazione per l'utilizzazione delle strade assoggettate a tale tassa, sono registrate in un apposito sistema. I dati elettronici comprendono, tra l'altro, la targa di controllo e il relativo periodo di validità. Questi dati sono aggiornati in tempo reale; ciò significa che se la registrazione avviene su un computer collegato al sistema, i dati sono subito messi a disposizione ed è possibile utilizzare le strade nazionali assoggettate alla tassa con il relativo veicolo.

Contrariamente al sistema attuale, il contrassegno è valido dal 1° gennaio al 31 dicembre. Un periodo di transizione (dal 1° dicembre al 31 gennaio) non è più necessario, visto che il contrassegno per l'anno successivo può essere acquistato già in anticipo. Oltre al contrassegno annuale, è disponibile un contrassegno bimestrale, la cui durata di validità può invece toccare due anni diversi (p. es. dal 15 dicembre al 15 febbraio). Il periodo di validità inizia il giorno registrato nel sistema e termina lo stesso giorno di due mesi dopo (p. es. inizio del periodo di validità il 15 marzo, fine del periodo il 15 maggio). Se nel mese in cui termina il periodo di validità manca il relativo giorno, il periodo termina l'ultimo giorno del mese (p. es. inizio del periodo di validità il 31 luglio, fine del periodo il 30 settembre). La tassa per un anno corrisponde a 100 franchi, quella per due mesi a 40 franchi.

8.1.2 Vendita

La vendita del contrassegno può avvenire in modi diversi, per esempio via Internet, presso distributori automatici o punti vendita (autorimesse, uffici postali ecc.) oppure, eventualmente, mediante polizza di versamento. Con il contrassegno virtuale si semplifica la vendita all'estero e si risolvono i problemi pratici legati al contrassegno (incollarlo al parabrezza e staccarlo).

La registrazione via Internet offre interessanti possibilità: i conducenti possono infatti registrare la propria targa di controllo a qualsiasi ora del giorno e della notte e da qualsiasi computer. Ciò significa una distribuzione su quasi tutto il territorio senza le relative spese (ad eccezione di quelle per le carte di credito). Tutte le varianti di questo tipo di distribuzione si basano su un accesso virtuale e diretto al sistema di registrazione.

8.1.3 Controlli

I controlli del contrassegno elettronico possono essere eseguiti anche se il traffico è in movimento. Non vi è dunque pericolo di formazione di colonne.

Sulle strade assoggettate alla tassa vengono installati degli impianti di controllo (radiofari) in punti molto trafficati. Questa procedura è molto simile a quella relativa ai controlli della TTPCP e ai nuovi controlli della velocità su tratti stradali. La targa di controllo viene rilevata da una telecamera e trasmessa immediatamente al sistema, il quale verifica, nella banca dati, se per questa targa vi è una registrazione valida. In caso affermativo, i dati rilevati vengono cancellati. Se invece la targa non è registrata, la procedura è diversa a seconda che si tratti di veicoli svizzeri o esteri. Nel primo caso, il conducente riceve per posta una fattura per la mancata registrazione della targa e una multa. In caso di conducenti stranieri, invece, a causa degli ordi-

namenti vigenti tra la Svizzera e altri Paesi, attualmente non è possibile inviare direttamente una multa all'estero. Per questo motivo, il numero della targa di controllo e i relativi dati sono memorizzati in un'apposita «lista nera». Se in occasione di un altro controllo (p. es. all'entrata o all'uscita presso uno dei 100 valichi di confine muniti di sistema di controllo mobile o controllo della circolazione stradale da parte della polizia) viene verificata questa lista, il conducente deve acquistare immediatamente in loco un contrassegno e pagare la relativa multa.

8.1.4 *Preoccupazioni relative alla protezione dei dati*

Il problema della protezione dei dati è di grande attualità. La gestione di banche dati da parte delle autorità è spesso percepita come un'intrusione nella libertà personale, in quanto si teme un impiego abusivo o una trasmissione dei dati rilevati o registrati.

La protezione dei dati è tuttavia ampiamente disciplinata a livello federale. La legge federale del 19 giugno 1992¹⁵ sulla protezione dei dati disciplina l'impiego dei dati personali da parte di privati e autorità. Altre leggi e ordinanze regolano inoltre la protezione dei dati in altri ambiti.

Il sistema di riscossione del contrassegno elettronico richiede il trattamento di diversi dati personali. L'introduzione di questo sistema esige una regolamentazione dettagliata di un simile trattamento, in particolare per quanto riguarda lo scopo e il contenuto del sistema, la sicurezza dei dati, la procedura di richiamo dei dati da parte degli organi di controllo, la comunicazione dei dati e l'assistenza amministrativa nonché l'obbligo di denuncia. Il rilevamento e il trattamento dei dati personali devono essere limitati al minimo indispensabile.

8.1.4.1 *Dati rilevati*

Tutti i dati sono codificati e salvati sulla base dello stato attuale della tecnica.

Se il conducente che utilizza una strada assoggettata alla tassa ha adempiuto i propri obblighi, ovvero ha pagato la tassa, i dati trattati non consentono di risalire alla sua persona. Per quanto riguarda le informazioni necessarie all'acquisto di un contrassegno elettronico, non si tratta di dati personali degni di particolare protezione:

- dati relativi alla targa di controllo: Paese di provenienza, tipo e numero di targa, genere di veicolo;
- periodo di validità del contrassegno elettronico;
- dati relativi alla registrazione: data, ora, luogo e genere;
- dati relativi alla mutazione: data e ora;
- indirizzo e-mail (facoltativo): se fornito, prima della scadenza del termine di validità viene inviato un messaggio.

In occasione del controllo vengono rilevati i seguenti dati:

- dati relativi alla targa di controllo: Paese di provenienza, tipo e numero di targa, genere di veicolo
- immagine del veicolo;
- dati relativi al controllo: data, ora e luogo.

¹⁵ LPD; RS 235.1

Solo in casi eccezionali, in particolare in occasione del perseguimento penale, vengono trattati i dati personali: nome e indirizzo del conducente (ottenibili dagli uffici di immatricolazione sulla base della targa di controllo), immagine del veicolo quale mezzo di prova nonché luogo e momento del controllo. Non si tratta tuttavia di dati personali degni di particolare protezione ai sensi della LPD. Essi diventano tali solo quando viene avviato un procedimento penale contro la persona. Sotto questo punto di vista il controllo del contrassegno elettronico corrisponde a un controllo della velocità.

8.1.4.2 *Durata di conservazione dei dati*

In linea di massima, tutti i dati vengono conservati o memorizzati solo per il tempo necessario all'esecuzione della LUSN. Il sistema del contrassegno elettronico adempie in questo modo le esigenze giuridiche relative alla protezione dei dati.

Al termine del periodo di validità del contrassegno elettronico i dati sono automaticamente cancellati dal sistema.

I dati rilevati durante il controllo sono trattati come segue:

- se, per la targa di controllo rilevata, la tassa è stata pagata, i dati vengono immediatamente cancellati;
- se, per la targa di controllo rilevata, la tassa non è stata pagata, i dati sono registrati automaticamente nella «lista nera». Non appena la multa e la tassa vengono pagate, i dati sono cancellati immediatamente. Se la multa e la tassa non possono essere riscosse (p. es. perché il veicolo non si trova più in Svizzera e non esiste un accordo di assistenza giudiziaria con il Paese interessato), i dati sono cancellati al più tardi allo scadere del termine di prescrizione.

8.1.5 *Entrate stimate*

Entrate lorde	700	milioni di franchi
Costi d'esercizio	- 41	milioni di franchi
Entrate nette	659	milioni di franchi
dedotte le entrate nette derivanti dalla tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali 2009 generate già oggi	- 318	milioni di franchi
Maggiori entrate nette	341	milioni di franchi
dedotto il 10 per cento a favore dei Cantoni secondo l'articolo 4 capoverso 5 LUMin	- 34	milioni di franchi
Mezzi finanziari supplementari a disposizione della Confederazione per i 400 chilometri di strade nazionali ripresi dai Cantoni	307	milioni di franchi

8.1.6 *Abusi previsti*

Grazie ai controlli automatici, la quota di abusi è relativamente bassa. Si prevede che l'odierna quota (circa 7 %) sarà ridotta del tre-quattro per cento.

8.1.7 *Traffico di aggiramento previsto nelle regioni vicine al confine*

Visto il frazionamento temporale e il prezzo del contrassegno bimestrale, solo pochi conducenti esteri eviteranno le strade assoggettate alla tassa delle regioni di confine – soprattutto a Basilea, Ginevra e Chiasso – e entreranno in Svizzera passando per le strade principali.

8.1.8 *Ripercussioni*

8.1.8.1 *Ripercussioni finanziarie*

Per la Confederazione

Si stima che per la realizzazione del sistema, delle installazioni di controllo e della distribuzione sono necessari costi d'investimento pari a circa 35 milioni di franchi, distribuiti su due anni.

L'aumento del prezzo del contrassegno annuale a 100 franchi e l'introduzione del contrassegno bimestrale da 40 franchi portano a maggiori entrate nette per un importo di circa 341 milioni di franchi. Le entrate lorde complessive ammontano a circa 700 milioni di franchi, impiegati, ai sensi dell'articolo 86 capoverso 3 Cost. e delle disposizioni della LUMin, per la circolazione stradale. Per la gestione dei 400 chilometri di strade nazionali ripresi dai Cantoni, la Confederazione ha a disposizione ulteriori 307 milioni di franchi.

I costi d'esercizio annuali ammontano approssimativamente a 41 milioni e comprendono la distribuzione, l'esercizio in generale (comprese le spese per il personale), i controlli, l'incasso e il sistema operativo. Questi costi corrispondono al sei-sette per cento delle entrate, ovvero a quasi 14 milioni di franchi in meno rispetto al sistema del contrassegno adesivo.

Per i Cantoni

Se i Cantoni eseguiranno i controlli dei contrassegni all'interno del Paese, potranno beneficiare della totalità delle entrate derivate dalle multe.

Secondo l'articolo 4 capoverso 5 LUMin, ai Cantoni spetta, quali contributi non direttamente vincolati alle opere, il dieci per cento delle entrate nette derivate dall'aumento del prezzo del contrassegno. L'importo destinato ai Cantoni corrisponde a saldo all'importo che essi devono versare quale compensazione per i maggiori costi risultanti per la Confederazione a seguito della riclassificazione dei circa 400 chilometri di strade cantonali in strade nazionali. Per alcuni Cantoni ciò potrebbe tuttavia provocare squilibri dato che le compensazioni dovute sulla scorta del nuovo decreto concernente la rete delle strade nazionali sono dovute sulla base delle strade principali effettivamente cedute, mentre le maggiori entrate derivate dal contrassegno sono distribuite su tutti i Cantoni sulla base di un'altra chiave di ripartizione (art. 26-31 OUMin).

Sull'economia nazionale

L'aumento della tassa annuale e l'introduzione del contrassegno bimestrale comportano un maggiore onere finanziario per gli attori economici. In questo modo aumenta l'aliquota d'imposizione e la quota dei contributi. Gli introiti della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali sono impiegati, ai sensi dell'articolo 86 capoverso 3 Cost. e delle disposizioni della LUMin, per compiti e spese connessi alla circolazione stradale. Le maggiori entrate sono tuttavia destinate al traffico stradale e dunque agli operatori economici direttamente interessati.

8.1.8.2 Ripercussioni sull'effettivo di personale

Per la Confederazione e i Cantoni

Attualmente la vendita dei contrassegni adesivi avviene attraverso circa 12 000 punti vendita in Svizzera e all'estero. Il compenso pagato dalla Confederazione per questi punti vendita ammonta a circa 30 milioni di franchi all'anno. Con l'introduzione del contrassegno elettronico, la maggior parte delle vendite avviene via Internet; in questo modo si riduce il numero di punti vendita necessari e diminuiscono anche i costi per il loro compenso. La Confederazione dovrebbe impiegare circa 40 persone in più per gestire il sistema, l'amministrazione, la distribuzione e i controlli. Le maggiori spese sarebbero più che compensate dalla riduzione dei costi per il compenso dei punti vendita e dalle maggiori entrate realizzate nello stesso periodo di tempo.

I Cantoni e la polizia potranno, eventualmente, verificare l'osservanza dell'obbligo del contrassegno in occasione delle normali attività di controllo della circolazione stradale. Non si prevede un maggior impiego di personale da parte dei Cantoni.

8.2 Vantaggi del sistema

- Il sistema (digitale) è adeguato ai tempi e orientato al futuro.
- Il sistema è facile da utilizzare, visto che il contrassegno può, per esempio, essere acquistato da casa via Internet.
- Il sistema è molto flessibile e consente la registrazione secondo diverse strutture tariffarie (categorie di veicoli e periodi di tempo).
- Il frazionamento temporale è accettato dai conducenti esteri e dalle persone che possiedono più veicoli utilizzati raramente sulle strade assoggettate alla tassa.
- I conducenti esteri conoscono già il contrassegno elettronico e il frazionamento temporale (p. es. Ungheria e Austria ecc.).
- Grazie ai controlli automatici, vi sono meno abusi soprattutto da parte dei conducenti esteri.
- I controlli sono eseguiti soprattutto elettronicamente mediante telecamere e non richiedono pertanto un maggior numero di persone. Il perseguimento dei conducenti esteri al confine richiede, per contro, personale appositamente istruito.
- I veicoli possono essere controllati anche se sono in movimento. Non vi è dunque pericolo di formazione di colonne al confine e sulle autostrade.
- Le multe ai conducenti svizzeri vengono inviate direttamente per posta. I conducenti esteri possono essere multati al momento dell'entrata nel Paese o dell'uscita dal Paese oppure in occasione di un normale controllo della circolazione stradale.
- Sistemi simili sono già in uso per quanto riguarda i controlli della TTPCP e della velocità su tratti stradali.
- I costi d'esercizio per il contrassegno elettronico sono minori rispetto a quello adesivo, visto che la vendita avviene per lo più via Internet e non più presso i punti vendita.

8.3 Svantaggi del sistema

- I conducenti svizzeri devono abituarsi a un nuovo sistema e convincersi che questo rispetta le disposizioni in materia di protezione e sicurezza dei dati.
- La prova del pagamento della tassa non è più fornita visivamente mediante un contrassegno adesivo, ma solo in formato digitale. I conducenti ricevono tuttavia una quietanza al momento dell'acquisto.
- Attualmente, con i Paesi europei non vi è alcun accordo relativo all'assistenza giudiziaria nell'ambito della fiscalità stradale. I conducenti esteri possono essere multati solo al momento del passaggio del confine (entrata o uscita) o in occasione di un controllo della circolazione stradale. Non si può pertanto garantire il perseguimento di tutti i delinquenti esteri.

9 Rapporto con il diritto europeo

Le modifiche della LUSN non hanno ripercussioni sul diritto europeo.

L'UE ha approvato un'apposita direttiva concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale¹⁶, allo scopo di uniformare, dal punto di vista tecnico, i sistemi, esistenti e pianificati, che servono a riscuotere le tasse sul traffico stradale commisurate alle prestazioni. L'articolo 1 paragrafo 2 della direttiva specifica chiaramente che essa non si applica ai sistemi di pedaggio stradale che non prevedono strumenti elettronici per la riscossione dei pedaggi installati nel veicolo. La direttiva non si ripercuote pertanto né sul contrassegno adesivo né su quello elettronico.

10 Variante preferita dal Consiglio federale

Il Consiglio federale auspica che il nuovo decreto federale concernente la rete delle strade nazionali possa essere realizzato il più presto possibile, al fine di evitare una lunga fase di insicurezza in merito alla futura competenza per le nuove parti della rete.

Esso è consapevole del fatto che:

- il sistema del contrassegno adesivo è, in linea di massima, ben accettato dalla popolazione e dai conducenti esteri,
- un contrassegno adesivo di breve durata può essere introdotto in tempi relativamente rapidi, e
- in occasione dei dibattiti sulla nuova LUSN nel 2009 e 2010, il Parlamento ha respinto un aumento di prezzo e l'introduzione di un contrassegno elettronico o di breve durata.

Dato che nel frattempo la situazione è mutata, il Consiglio federale propone una soluzione basata sul contrassegno adesivo che prevede di aumentare il prezzo del contrassegno annuale a 100 franchi e di introdurre un contrassegno bimestrale del prezzo di 40 franchi. Esso riconosce tuttavia che, rispetto al contrassegno elettronico, il sistema del contrassegno adesivo presenta delle lacune, è complesso, costoso e quasi desueto. I controlli, ad esempio, sono più difficili e complicati, richiedono più

¹⁶ Direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità (GU L 166 del 30.4.2004, p. 124); ultima modifica: regolamento (CE) n. 219/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009 (GU L 87 del 31.3.2009, p. 109)

personale e devono inevitabilmente essere intensificati al confine e all'interno del Paese.

Benché il contrassegno elettronico preveda maggiori vantaggi rispetto al contrassegno adesivo, esso richiede una grande accettazione da parte dei conducenti. Il Consiglio federale intende verificare tale accettazione mediante il questionario allegato (vedi capitolo 13.1). In questo contesto, occorre prestare particolare attenzione alle preoccupazioni della popolazione in merito alla protezione dei dati, già espresse in occasione dell'elaborazione della LUSN.

Il Consiglio federale auspica, tuttavia, aprirsi allo sviluppo della tecnica e seguire la tendenza generale europea che mira a riscuotere la tassa mediante un sistema elettronico. Esso è del parere che in un prossimo futuro la Svizzera dovrà abbandonare il contrassegno adesivo e sostituirlo con un moderno contrassegno elettronico al fine di riscuotere, in modo efficiente ed economico, la tassa sulle strade nazionali di prima e seconda classe. A seconda del grado di accettazione del contrassegno elettronico da parte dei partecipanti alla consultazione, al momento opportuno il Consiglio federale elaborerà e porrà in consultazione un progetto di legge.

11 Basi legali

Le disposizioni si fondano sull'articolo 86 capoversi 2 e 3 Cost.

12 Allegato 1

12.1 Schede informative relative ai sistemi di contrassegno

- Sistema odierno: importo annuale forfetario sotto forma di contrassegno adesivo (vedi capitolo 12.1.1)
- Contrassegno annuale e contrassegno bimestrale sotto forma di contrassegno adesivo (vedi capitolo 12.1.2)
- Contrassegno annuale e contrassegno bimestrale sotto forma di contrassegno elettronico (vedi capitolo 12.1.3)

12.1.1 Sistema odierno: importo annuale forfetario sotto forma di contrassegno adesivo

Fatti	
Forma della tassa	Contrassegno annuale: dal 1° dicembre dell'anno precedente al 31 gennaio dell'anno seguente
Prova del pagamento	Contrassegno adesivo
Prezzo	40 franchi
Costi d'investimento	-
Costi d'esercizio	41 milioni di franchi
Contrassegni venduti nel 2009	8 760 000
Entrate	Entrate lorde: 359 milioni di franchi Entrate nette: 318 milioni di franchi
Quota di abusi	Sette per cento
Controlli	- Solo visivi - Solo se il traffico è fermo
Luogo dei controlli	- Presso i grandi valichi autostradali - In occasione dei controlli di polizia all'interno del Paese (uscita dell'autostrada, aree di servizio ecc.)
Personale di controllo	- Confine: AFD con delega - Interno del Paese: Cantoni (polizia)
Frequenza dei controlli	Molto bassa
Traffico di aggiramento	Minimo
Distribuzione	Ben organizzata: dogana, Cantoni (ESA ¹⁷ , uffici postali, autorimesse ecc.), partner incaricati della vendita all'estero
Vendita	Durata: tra mezzo minuto e due minuti
Accettazione da parte di conducenti svizzeri ed esteri	Per lo più accettato

Vantaggi	
-	Deve essere distribuito un solo contrassegno.
-	Il sistema è collaudato.
-	Lo svolgimento del controllo è semplice: deve essere verificata unicamente la presenza del contrassegno.

Svantaggi	
-	Il sistema è poco flessibile.
-	Il sistema è poco accettato dai conducenti esteri che utilizzano poco le strade assoggettate alla tassa.
-	I controlli richiedono molto personale.
-	Per i controlli bisogna far rallentare i veicoli o fermarli: formazione di colonne.
-	La quota di abusi è elevata (riutilizzo del contrassegno da parte di terzi, rivendita in Internet, contrassegno spostato da un veicolo all'altro, circolazione senza contrassegno ecc.).

¹⁷ Organizzazione d'acquisto del settore svizzero dell'automobile e dei veicoli a motore

12.1.2 Contrassegno annuale e contrassegno bimestrale sotto forma di contrassegno adesivo

Fatti	
Forma della tassa	<ul style="list-style-type: none"> - Contrassegno annuale: dal 1° dicembre dell'anno precedente al 31 gennaio dell'anno seguente - Contrassegno bimestrale: dal 1° dicembre dell'anno precedente al 31 gennaio dell'anno seguente (da un giorno preciso, p. es. dal 4 febbraio al 4 aprile)
Prova del pagamento	Contrassegno adesivo
Prezzo	<ul style="list-style-type: none"> - Contrassegno annuale: 100 franchi - Contrassegno bimestrale: 40 franchi
Costi d'investimento	Almeno 10 milioni di franchi (ristrutturazioni presso i valichi di confine, nuovi contrassegni ecc.)
Costi d'esercizio	55 milioni di franchi
Entrate previste	<ul style="list-style-type: none"> Entrate lorde: 675 milioni di franchi Entrate nette: 620 milioni di franchi Maggiori entrate nette: 302 milioni di franchi Mezzi supplementari a disposizione della Confederazione: 272 milioni di franchi
Quota di abusi	Circa il sei per cento con elevata frequenza di controlli
Controlli	<ul style="list-style-type: none"> - Solo visivi - Solo se il traffico è fermo - Difficili
Luogo dei controlli	<ul style="list-style-type: none"> - Presso i grandi valichi autostradali - In occasione dei controlli di polizia all'interno del Paese (uscita dell'autostrada, aree di servizio ecc.)
Personale di controllo	<ul style="list-style-type: none"> - Confine: AFD con delega - Interno del Paese: Cantoni (polizia)
Frequenza dei controlli	Superiore a quella odierna a causa del prezzo più elevato e del contrassegno di breve durata
Distribuzione	Ben organizzata: dogana, Cantoni (ESA, uffici postali, autorimesse ecc.), partner incaricati della vendita all'estero
Vendita	<ul style="list-style-type: none"> - Confine: vendita di più contrassegni rispetto ad oggi - 20 punti vendita supplementari al confine - Durata molto più lunga: due-quattro minuti (il conducente deve decidere quale contrassegno acquistare)
Accettazione da parte di conducenti svizzeri ed esteri	Accettato grazie al frazionamento temporale
Traffico di aggiramento	Minimo

Vantaggi	
- Il contrassegno di breve durata è accettato dai turisti.	
- I turisti conoscono il sistema dall'Austria.	
- La quota di abusi è minore, soprattutto presso i conducenti esteri.	
- Il sistema è orientato al cliente grazie al frazionamento temporale.	

Svantaggi	
- I controlli sono difficili (solo visivi): oltre alla presenza del contrassegno, deve essere verificata la validità del contrassegno di breve durata.	
- I controlli richiedono molto personale.	
- Per i controlli bisogna far rallentare i veicoli o fermarli: formazione di colonne.	
- La vendita è lunga e complicata: due tipi di contrassegno e necessità di forare il contras-	

segno bimestrale.
- La situazione del traffico al confine si inasprisce, anche se il punto vendita viene collocato a distanza dalla strada.
- Sono necessarie ristrutturazioni ai valichi di confine e nei locali per la vendita.
- I controlli devono essere intensificati, con conseguente minore accettazione da parte di conducenti e Cantoni.

12.1.3 Contrassegno annuale e contrassegno bimestrale sotto forma di contrassegno elettronico

Fatti	
Forma della tassa	- Contrassegno annuale: dal 1° gennaio al 31 dicembre - Contrassegno bimestrale: per due mesi da un giorno preciso (p. es. dal 4 febbraio al 4 aprile)
Prova del pagamento	Contrassegno elettronico con registrazione
Prezzo	- Contrassegno annuale: 100 franchi - Contrassegno bimestrale: 40 franchi
Costi d'investimento	35 milioni di franchi (radiofari di controllo, sistema ecc.)
Costi d'esercizio	41 milioni di franchi
Entrate previste	Entrate lorde: 700 milioni di franchi Entrate nette: 659 milioni di franchi Maggiori entrate nette: 341 milioni di franchi Mezzi supplementari a disposizione della Confederazione: 307 milioni di franchi
Quota di abusi	Molto bassa
Controlli	- Elettronici e visivi - Anche se il traffico è in movimento
Luogo dei controlli	- Oltre 100 valichi di confine (AFD) - All'interno del Paese mediante telecamere fisse e mobili (AFD e polizia)
Personale di controllo	Confine: AFD con delega; 40 persone supplementari per l'amministrazione e la vendita
Frequenza dei controlli	Elevata, grazie alle telecamere
Distribuzione	Elettronica
Vendita	- Internet - Punti vendita (uffici doganali o postali, autorimesse ecc.) - Partner incaricati della vendita all'estero - Distributori automatici - Eventualmente polizza di versamento
Accettazione da parte di conducenti svizzeri ed esteri	Accettato grazie al frazionamento temporale e al fatto che il sistema esiste in altri Paesi (p. es. Ungheria)
Traffico di aggiramento	Minimo

Vantaggi	
-	I sistema è orientato al cliente grazie al frazionamento temporale e alla possibilità di acquisto da casa.
-	Il sistema è accettato dai turisti.
-	I turisti conoscono il sistema (p. es. Ungheria e Austria).
-	La quota di abusi è minima.
-	I controlli sono elettronici e non richiedono molto personale. Per contro, il perseguimento al confine richiede personale appositamente istruito.
-	I veicoli sono controllati mediante telecamera e non devono essere fermati.
-	Le multe sono inviate direttamente ai conducenti svizzeri. I conducenti esteri sono multati all'entrata nel Paese o all'uscita dal Paese.
-	Il sistema è flessibile e consente la registrazione secondo diverse strutture tariffarie (categorie di veicoli e periodi di tempo).
-	I costi d'esercizio sono minori.
-	Il sistema è moderno e orientato al futuro.

Svantaggi

- Occorre convincere la popolazione (protezione dei dati).
- Il contrassegno non è visibile.
- Con i Paesi europei non vi è ancora alcun accordo relativo all'assistenza giudiziaria nell'ambito della fiscalità stradale.

13 Allegato 2**13.1 Questionario**

Parere inoltrato da:

Cantone: Partito: Associazione, organizzazione: Altro:

Indirizzo:

L'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali è applicabile solo se il finanziamento è garantito. A tale proposito, nel decreto federale deve essere integrata una specifica annessione giuridica.

1. Siete d'accordo che questo finanziamento avvenga mediante l'aumento del prezzo del contrassegno annuale a 100 franchi e l'introduzione di un contrassegno bimestrale del prezzo di 40 franchi?
- Sì
- No

Se non approvate il finanziamento mediante la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (contrassegno stradale):

2. In che modo devono essere finanziate le spese derivanti dall'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali?
- Aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali
- Compensazione dei contributi della Confederazione ai Cantoni (contributi per le strade principali e contributi non direttamente vincolati alle opere)

Se siete d'accordo con il finanziamento mediante la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (contrassegno stradale):

3. Mediante quale sistema deve essere riscossa la tassa?
- Contrassegno adesivo
- Contrassegno elettronico

Se siete favorevoli al contrassegno adesivo:

4. La variante del contrassegno elettronico deve continuare ad essere seguita, in vista di una sua futura applicazione quale sistema di riscossione?
- Sì, il contrassegno adesivo è una soluzione transitoria
- No, la riscossione deve continuare ad essere effettuata mediante il contrassegno adesivo