Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale delle finanze DFF

Amministrazione federale delle dogane AFD
Direzione generale delle dogane

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

Rapporto sui risultati della procedura di consultazione

Rapporto sui risultati della procedura di consultazione

Indice

1 Breve panoramica dei risultati 2
2 Situazione iniziale 3
2.1 Situazione iniziale e mandato 3
2.2 Partecipanti alla consultazione e osservazioni preliminari sul riassunto dei pareri 3
3 Riassunto dei pareri 4
3.1 Opinione generale sulla modifica della legge sul contrassegno stradale 4
3.2 Prese di posizione sulle singole domande 5
3.2.1 Domanda 1 5
3.2.2 Domanda 2 8
3.2.3 Domanda 3 10
3.2.4 Domanda 4 12
3.2.5 Valutazione relativa a un cambiamento del sistema di riscossione della tassa 13
3.2.6 Richieste speciali concernenti la durata, il prezzo e la tipologia dei contrassegni 15
3.2.7 Richieste e osservazioni generali 16
Allegato 18

Tabelle

Valutazione 1: panoramica delle lettere e delle prese di posizione ricevute 4
Valutazione 2: domanda 1 – aumento del prezzo sì o no 5
Valutazione 3: domanda 2 – altra forma di finanziamento 8
Valutazione 4: domanda 3 – sostenitori dell'aumento del prezzo: contrassegno adesivo o elettronico 10
Valutazione 5: domanda 4 – sostenitori dell'aumento del prezzo e del contrassegno adesivo: contrassegno adesivo come soluzione transitoria o per il futuro 12
Valutazione 6: oppositori all'aumento del prezzo: sistema di riscossione auspicato 13
Valutazione 7: panoramica del sistema di riscossione della tassa auspicato (con la suddivisione tra sostenitori e oppositori all'aumento del prezzo) 14
Valutazione 8: panoramica del sistema di riscossione della tassa auspicato (senza la suddivisione tra sostenitori e oppositori all'aumento del prezzo) 15

1 Breve panoramica dei risultati

La maggioranza dei partecipanti alla consultazione sostiene l'intenzione del Consiglio federale di finanziare il maggiore onere per la Confederazione dovuto al previsto ampliamento della rete delle strade nazionali (nuovo decreto concernente la rete delle strade nazionali) con l'aumento del prezzo del contrassegno annuale a 100 franchi e l'introduzione di un contrassegno bimestrale da 40 franchi. Nessun'altra forma di finanziamento (p. es. supplemento fiscale sugli oli minerali più elevato o compensazione da parte dei Cantoni) è in grado di raccogliere ampi consensi. Secondo l'opinione della maggioranza, inizialmente occorre utilizzare ancora il contrassegno adesivo, ma in un prossimo futuro esso dovrà essere sostituito dal formato elettronico.

2 Situazione iniziale

2.1 Situazione iniziale e mandato

Con il decreto federale concernente la rete delle strade nazionali[1], nel 1960 le Camere federali hanno stabilito le vie di collegamento di importanza nazionale. Nell'ambito dell'elaborazione del Piano settoriale dei trasporti, il Consiglio federale ha effettuato una verifica approfondita del summenzionato decreto. Si prevede ora 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.

L'inserimento delle nuove strade nella rete causa alla Confederazione maggiori spese di esercizio, manutenzione e ampliamento per un totale di circa 305 milioni di franchi all'anno. In vista degli attesi problemi nel finanziamento dell'infrastruttura stradale, una condizione imperativa posta sin dall'inizio dal Consiglio federale era che l'ampliamento della rete delle strade nazionali non incidesse sul finanziamento speciale del traffico stradale (FSTS), indipendentemente dal fatto che ciò avvenga mediante un trasferimento dei costi ai Cantoni 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 poi seguiti colloqui tra la Confederazione e i Cantoni, dai quali è risultato, in linea di massima, un accordo sulla compensazione parziale. L'importo della compensazione è stato fissato a circa 30 milioni di franchi, che corrisponde all'importo dei contributi finora distribuiti 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 aumentando il supplemento fiscale sugli oli minerali o il prezzo 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, valido due mesi, da fr. 40.-).

Dato che la questione relativa all'aumento del prezzo del contrassegno stradale non è stata trattata nell'ambito della consultazione sull'adeguamento del summenzionato decreto, il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni ha svolto su questa parte del messaggio una consultazione supplementare, concernente la modifica della legge sul contrassegno stradale nel quadro dell'adeguamento del decreto, presso i Cantoni, i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale nonché le associazioni e le organizzazioni interessate a livello svizzero. La documentazione relativa alla consultazione è stata inviata il 1° aprile 2011 e la procedura si è conclusa l'8 luglio 2011.

2.2 Partecipanti alla consultazione e osservazioni preliminari sul riassunto dei pareri

I partecipanti alla consultazione sono stati 105, tra Cantoni, partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, associazioni mantello nazionali e altre organizzazioni.

In particolare, hanno preso parte alla procedura i 26 Cantoni nonché 27 corpi di polizia, 5 conferenze cantonali, 8 partiti, 10 associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna nonché dell'economia, 13 associazioni dei trasporti come pure 32 altre organizzazioni o persone. 114 delle 121 risposte pervenute entro l'8 luglio 2011 (v. elenco dettagliato nell'allegato) contengono osservazioni specifiche sul progetto.

[1] Decreto federale del 21 giugno 1960 concernente la rete delle strade nazionali (RS 725.113.11)

Suddivisione generale	Categoria	Risposte ricevute	Prese di posizione ricevute
1 Cantoni		**58**	**54**
	Cantoni	26	26
	Conferenze cantonali	5	3
	Corpi di polizia	27	25
2 Partiti politici		**8**	**8**
	Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	6	6
	Altri partiti	2	2
3 Associazioni mantello nazionali		**10**	**9**
	Economia	6	6
	Comuni, città e regioni di montagna	4	3
4 Associazioni dei trasporti		**13**	**12**
	Industria automobilistica	3	3
	Associazioni automobilistiche	4	4
	Organizzazioni mantello	1	1
	Rappresentanti cantonali	1	
	Industria dei trasporti	4	4
5 Altre organizzazioni e persone		**32**	**31**
	Persone	12	12
	Organizzazioni di consumatori	3	3
	Settore turistico	4	4
	Altro	1	1
	Associazioni per la tutela dell'ambiente	5	4
	Economia	7	7
Totale		**121**	**114**

Valutazione 1: panoramica delle risposte e delle prese di posizione ricevute

In seguito alla parallela consultazione sull'avamprogetto "Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria" (FAInFer, controprogetto all'iniziativa popolare "Per i trasporti pubblici"), in diverse prese di posizione sono state formulate osservazioni e domande relative al FAInFer e alla procedura di consultazione sul decreto concernente la rete delle strade nazionali condotta già tre anni fa. In linea di massima, il finanziamento e lo sviluppo di strade e ferrovie devono essere considerati da un punto di vista globale. La presente valutazione si limita tuttavia solo alle quattro domande poste durante la consultazione e alle richieste correlate all'applicazione del contrassegno stradale.

Visto che di solito le prese di posizione delle conferenze cantonali e dei corpi di polizia corrispondono largamente a quelle dei Cantoni, esse sono riportate sotto la rubrica "Cantoni".

Le prese di posizione complete possono essere consultate presso la Direzione generale delle dogane (sezione Veicoli e tasse sul traffico stradale).

3 Riassunto dei pareri

3.1 Opinione generale sulla modifica della legge sul contrassegno stradale

Il progetto viene accolto favorevolmente dalla maggior parte delle cerchie interessate. 72 interpellati sostengono il finanziamento proposto, mentre 31 respingono in generale l'aumento di qualsiasi tassa sul traffico stradale o, in particolare, quello del prezzo del contrassegno annuale a 100 franchi e la vendita del contrassegno bimestrale a 40 franchi. A sostenere l'aumento sono soprattutto i Cantoni e i corpi di polizia, la stragrande maggioranza dei partiti nonché diverse organizzazioni e persone. Si sono invece pronunciate contrarie gran parte delle associazioni dei trasporti e delle associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna nonché dell'economia. Tra le principali argomentazioni a sfavore vi sono, tra l'altro, il sovvenzionamento trasversale (esistente o tuttora previsto) della ferrovia con i fondi destinati alle strade, il totale autofinanziamento delle strade nonché il mancato valore aggiunto per gli automobilisti.

L'intenzione del Consiglio federale di applicare l'aumento della tassa solo quando saranno esauriti i mezzi finanziari disponibili viene accolta dalla maggioranza.

Diversi interpellati si sono espressi in merito al tipo di riscossione della tassa. La maggior parte sostiene l'intenzione del Consiglio federale di sostituire, in un prossimo futuro, il contrassegno adesivo con un moderno contrassegno elettronico. Un cambiamento immediato non raccoglie tuttavia ampi consensi. Benché la maggioranza sostenga che per il momento vada impiegato il contrassegno adesivo, essa lo giudica una soluzione transitoria. Insieme ai fautori di un'introduzione immediata del contrassegno elettronico, questi partecipanti costituiscono una chiara maggioranza rispetto a coloro che manterrebbero stabilmente il formato adesivo.

3.2 Prese di posizione sulle singole domande

I prossimi capitoli fanno riferimento alle domande poste durante la procedura di consultazione (qui riportate).

3.2.1 Domanda 1

Punti essenziali del progetto

"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

Suddivisione generale	Categoria	Sì	No	Nessuna risposta alla domanda 1
1 Cantoni		**48**	**2**	**4**
	Cantoni	26		
	Conferenze cantonali	2		1
	Corpi di polizia	20	2	3
2 Partiti politici		**5**	**3**	
	Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	4	2	
	Altri partiti	1	1	
3 Associazioni mantello nazionali		**2**	**7**	
	Economia	1	5	
	Comuni, città e regioni di montagna	1	2	
4 Associazioni dei trasporti		**3**	**9**	
	Industria automobilistica	1	2	
	Associazioni automobilistiche	1	3	
	Organizzazioni mantello		1	
	Rappresentanti cantonali Industria dei trasporti	1	3	
5 Altre organizzazioni e persone		**14**	**10**	**7**
	Persone	2	3	7
	Organizzazioni di consumatori	3		
	Settore turistico		4	
	Altro	1		
	Associazioni per la tutela dell'ambiente	2	2	
	Economia	6	1	
Totale		**72**	**31**	**11**

Valutazione 2: domanda 1 – aumento del prezzo sì o no

72 dei 114 partecipanti alla consultazione si dichiarano favorevoli a un aumento del prezzo del contrassegno annuale a 100 franchi e alla contemporanea introduzione di un contrassegno bimestrale da

40 franchi. 31 interpellati respingono il progetto, talvolta anche in modo categorico. 11 non hanno invece risposto alla domanda 1.

Tra i sostenitori del progetto figurano, tra gli altri, tutti i Cantoni, gran parte dei corpi di polizia e dei partiti nonché una scarsa maggioranza delle restanti organizzazioni e persone.

Si è invece pronunciata contraria la stragrande maggioranza delle associazioni mantello nazionali e delle associazioni dei trasporti.

3.2.1.1 Osservazioni generali dei sostenitori e degli oppositori al progetto

Diverse parti criticano il modo di procedere del Consiglio federale in relazione ai progetti di finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura (stradale e ferroviaria) in questione. Il Canton BE, il PLR, I Verdi, il Gruppo svizzero per le regioni di montagna, l'Unione delle città svizzere, l'USAM, l'ASTAG, strasseschweiz, Taxisuisse, Car Tourisme Suisse, auto-schweiz, l'ATA, la Camera di commercio dei due semicantoni di Basilea e l'Unione Petrolifera chiedono la definizione di un piano di finanziamento globale coordinato e un chiaro orientamento nel traffico stradale (contrariamente al FAInFer).

Ha riscosso ampio consenso (p. es. Cantoni di OW, NW, GL, ZG, BL, JU, FR, SO e TI, la CDCF, la DCPA, I Verdi, economiesuisse, l'Unione svizzera degli imprenditori, l'USS, Travail.Suisse, l'ASTAG, strasseschweiz, auto-schweiz, il TCS, l'Unione Petrolifera, il comitato "Pro Bundesstrasse Basel-Jura", la Camera di commercio dei due semicantoni di Basilea e la VAP) l'intenzione di aumentare la tassa solo quando il saldo del FSTS scenderà al di sotto del livello critico di 1 miliardo di franchi.

Inoltre, l'ASTAG fa notare che negli ultimi anni le strade sono state notevolmente trascurate ed è quindi indispensabile procedere a un loro ampliamento conforme alle esigenze. Dato che la realizzazione richiederà tempo, i progetti di modernizzazione non possono essere rinviati.

3.2.1.2 Richieste dei sostenitori

- Il PS, I Verdi e l'ATA appoggiano il progetto solo se le maggiori entrate vengono impiegate esclusivamente per l'esercizio e la manutenzione delle strade. Si oppongono in ogni caso al finanziamento di un eventuale ampliamento della rete delle strade nazionali.
- Il PS chiede di aumentare immediatamente il prezzo del contrassegno dato che anche tali mezzi supplementari confluiranno nel fondo infrastrutturale (FI).
- I Verdi chiedono che in futuro le tasse sul traffico stradale non vengano più riscosse in modo forfetario bensì conformemente alle prestazioni.
- Qualora non venga attuato l'aumento del prezzo del contrassegno, il Canton GR propone un supplemento fiscale sugli oli minerali più elevato.
- La VAP e il Gruppo svizzero per le regioni di montagna intendono evitare l'insorgere di competizioni tra i diversi sistemi di trasporto. Pertanto, respingono l'iniziativa popolare "Per i trasporti pubblici".

3.2.1.3 Domande pendenti dei sostenitori

- I Verdi, l'ATA e l'Unione Petrolifera chiedono indicazioni più precise sulla destinazione delle maggiori entrate di 305 milioni di franchi. Secondo loro manca una suddivisione dettagliata tra esercizio, manutenzione e ampliamento.
- L'ATA si chiede inoltre come i Cantoni impiegheranno i mezzi finanziari supplementari a disposizione dopo aver ceduto le strade alla Confederazione.
- L'Unione Petrolifera invita il Consiglio federale a riesaminare il presunto disavanzo di 305 milioni di franchi e, se del caso, ad adeguarlo verso il basso. In tal modo, sarebbe possibile fissare il nuovo prezzo del contrassegno annuale a 60-80 franchi e quello del contrassegno bimestrale a 24-32 franchi.

3.2.1.4 Osservazioni e preoccupazioni dei sostenitori

- Il Canton VD prevede un aumento del traffico di aggiramento non solo al confine ma anche all'interno del Paese.
- Il Canton SH è favorevole alla costruzione di speciali locali per la vendita presso i valichi di confine, ma fa notare che occorre assolutamente impedire il traffico non autorizzato e le deviazioni verso passaggi del confine secondari.
- Il Canton VD teme un aumento degli abusi con un conseguente calo delle entrate, il che si ripercuoterebbe in modo diretto sulle casse dei Cantoni.
- I Cantoni di BE, BS, OW, SO e SG nonché la DCPA fanno notare che il progetto è un accordo amichevole tra la Confederazione e i Cantoni.
- In caso di applicazione del FAInFer, il Canton BE chiede di adeguare in generale anche i prezzi nel traffico motorizzato individuale.

3.2.1.5 Motivi dell'opposizione al progetto

I motivi dell'opposizione sono molteplici e possono essere riassunti come segue.

- L'UDC, l'Unione svizzera degli imprenditori, l'Unione Svizzera dei Contadini, economiesuisse, l'UPSA, l'ASTAG, Taxisuisse, Car Tourisme Suisse, strasseschweiz, auto-schweiz, il TCS, la Federazione svizzera del turismo e Hotelleriesuisse respingono il progetto in quanto il sovvenzionamento trasversale della ferrovia con i fondi destinati alle strade viene mantenuto e in futuro con il FAInFer esso potrebbe addirittura essere potenziato.
- Diversi partecipanti alla consultazione (l'UPSA, l'ASTAG, Car Tourisme Suisse, Taxisuisse, auto-schweiz e strasseschweiz) chiedono che il principio di causalità e la destinazione vincolata vengano mantenuti e applicati nel caso sia delle strade sia della ferrovia.
- L'associazione Iniziativa delle Alpi deplora il fatto che la tassa viene riscossa solamente sui veicoli con un peso inferiore a 3,5 tonnellate.
- Il PLR e l'Infra ricordano che l'aumento del prezzo del contrassegno non basta a garantire il finanziamento generale per il futuro. È quindi indispensabile definire un nuovo piano di finanziamento e procurare mezzi supplementari. Secondo il PLR, oltre all'aumento del prezzo del contrassegno sarà necessario adeguare anche il supplemento fiscale sugli oli minerali.
- L'Unione Svizzera dei Contadini, l'USS, il TCS, la polizia cantonale di Argovia e l'associazione Iniziativa delle Alpi ritengono che un aumento del prezzo del contrassegno stradale di oltre il doppio rispetto a quello attuale, e ben superiore al rincaro, non sia sostenibile dal ceto medio. Secondo loro sarebbe ragionevole effettuare un aumento proporzionale al rincaro.
- Secondo il PLR, il Gruppo svizzero per le regioni di montagna, la Federazione svizzera del turismo e il Centre Patronal, occorre dapprima utilizzare i mezzi finanziari a disposizione. Solo in un secondo tempo saranno giustificati aumenti della tassa sotto forma di modifica della legge.
- L'UDC non accetta che debbano pagare unicamente gli utenti della strada. Ciò sarebbe dovuto al fatto che tra le parti responsabili vi è una lotta di potere e che esse non riescono ad accordarsi.
- Diversi partecipanti alla consultazione (il Gruppo svizzero per le regioni di montagna, l'USAM, l'Unione svizzera degli imprenditori e auto-schweiz) criticano il fatto che il maggiore fabbisogno di 305 milioni di franchi non viene motivato e che il progetto non contiene proposte concrete.
- Più interpellati (l'USAM, l'ASTAG, l'ACS, la Federazione svizzera del turismo e Hotelleriesuisse) non riconoscono alcun chiaro vantaggio né valore aggiunto per gli automobilisti. Ritengono che il decreto concernente la rete delle strade nazionali prevede unicamente un trasferimento delle competenze tra Cantoni e Confederazione, il che non giustifica un aumento della tassa.
- L'USAM critica il fatto che ad essere interessate dall'aumento del prezzo sono soprattutto le PMI.
- L'USAM, l'UPSA, l'ASTAG, Car Tourisme Suisse, strasseschweiz e auto-partei.ch sono del parere che già oggi l'infrastruttura stradale si autofinanzia per oltre il 100 per cento.
- Il Centre Patronal e il TCS sono sorpresi dal fatto che la Confederazione proponga un aumento del prezzo del contrassegno benché parallelamente desideri prolungare il "quarto NFTA" e preveda la forfetizzazione della deduzione dei costi di trasporto.

- Secondo l'ASTAG, Taxisuisse e Car Tourisme Suisse, vengono favoriti in modo eccessivo i trasporti pubblici a scapito dell'industria dei trasporti.
- In seguito all'aumento del prezzo del contrassegno, l'Associazione Svizzera dei Campeggi teme la fine per i campeggi svizzeri.
- Sia l'Unione svizzera degli imprenditori sia economiesuisse sostengono che l'aumento delle uscite del FI non è in grado di giustificare in alcun modo un aumento delle tasse sul traffico stradale, tanto più che la Confederazione aveva assicurato che il nuovo FI non avrebbe inciso sul FSTS.
- Alcuni cittadini svizzeri all'estero che hanno partecipato alla consultazione non capiscono perché, rientrando in patria un paio di volte all'anno per pochi giorni, devono pagare due volte 40 franchi, mentre un contrassegno annuale costa solo 100 franchi.
- ecoglobe.ch vede nell'ampliamento delle reti di trasporto (strada e ferrovia) una chiara contraddizione con lo spirito e il contenuto della Costituzione federale che, direttamente o indirettamente, invita tutti a rispettare e promuovere lo sviluppo sostenibile del Paese e della società. Un potenziamento delle strutture è inconciliabile con una pianificazione sostenibile del territorio, tanto più che l'approvvigionamento del Paese deve essere ampiamente garantito da risorse indigene.

3.2.2 Domanda 2

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

In che modo devono essere finanziate le spese derivanti dall'adeguamento del decreto federale 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)

Suddivisione generale	Categoria	Aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali	Compensazione da parte dei Cantoni	Altro finanziamento / nessuna indicazione
1 Cantoni		**1**		**1**
	Cantoni			
	Conferenze cantonali			
	Corpi di polizia	1		1
2 Partiti politici				**3**
	Partiti rappresentati nell'Assemblea federale			2
	Altri partiti			1
3 Associazioni mantello nazionali			**2**	**5**
	Economia		2	3
	Comuni, città e regioni di montagna			2
4 Associazioni dei trasporti		**1**	**8**	
	Industria automobilistica		2	
	Associazioni automobilistiche	1	2	
	Organizzazioni mantello		1	
	Rappresentanti cantonali			
	Industria dei trasporti		3	
5 Altre organizzazioni e persone		**2**	**2**	**6**
	Persone	1		2
	Organizzazioni di consumatori			
	Settore turistico		1	3
	Altro			
	Associazioni per la tutela dell'ambiente	1		1
	Economia		1	
Totale		**4**	**12**	**15**

Valutazione 3: domanda 2 – altra forma di finanziamento

12 dei 31 partecipanti alla consultazione contrari al progetto (risposta "no" alla domanda 1) chiedono di generare le maggiori entrate necessarie mediante una compensazione più elevata da parte dei Cantoni. La richiesta è avanzata soprattutto dalle associazioni mantello nazionali e da quelle dei tra-

sporti. Solo 4 partecipanti sono favorevoli al finanziamento mediante un supplemento fiscale sugli oli minerali più elevato.

15 partecipanti interessati non si sono espressi in merito alle due possibilità di finanziamento o hanno proposto altre soluzioni, ad esempio:

- adeguamento della chiave di ripartizione del supplemento fiscale sugli oli minerali in modo tale che il 60 per cento delle entrate vada a beneficio dell'infrastruttura stradale (stato: 1983);
- adeguamento del prezzo del contrassegno al rincaro;
- soluzione accettabile sia per la Confederazione sia per i Cantoni.

3.2.2.1 Richieste degli oppositori al progetto in merito alla forma di finanziamento

- L'Unione svizzera degli imprenditori ed economiesuisse chiedono che i Cantoni compensino totalmente i mezzi necessari. Più contenuta la richiesta di UDC, UPSA, ASTAG, strasseschweiz, Taxisuisse, Car Tourisme Suisse, auto-schweiz, TCS e ACS, che propongono un'adeguata partecipazione dei Cantoni al finanziamento delle strade. Spetta ora a Confederazione e Cantoni trovare una soluzione accettabile, che tuttavia non sia a carico degli utenti delle autostrade. L'ASTAG, strasseschweiz, Taxisuisse e Car Tourisme Suisse propongono di effettuare la compensazione dei Cantoni aumentando le quote cantonali alla TTPCP che, secondo la Costituzione, sono destinate in primo luogo alle strade.
- L'UPSA, l'ASTAG, Taxisuisse, Car Tourisme Suisse, auto-schweiz e strasseschweiz sono assolutamente contrarie al previsto prolungamento del "quarto NFTA".
- Singoli partecipanti alla consultazione (l'UPSA, l'ASTAG e Car Tourisme Suisse) insistono sul fatto che il progetto che prevede di destinare la TTPCP alla ferrovia (e dunque ad uno scopo diverso da quello previsto) non deve essere attuato in modo permanente né deve essere ancorato alla Costituzione.
- L'associazione Iniziativa delle Alpi e alcune persone interpellate pretendono una tassa conforme al principio di causalità. Poiché il contrassegno stradale non adempie tale condizione, occorre soddisfarla con un supplemento fiscale sugli oli minerali più elevato.
- Singoli partecipanti alla consultazione (l'Unione svizzera degli imprenditori, economiesuisse e persone interpellate) sono del parere che una riscossione più efficiente della tassa da parte dei Cantoni nell'ambito dell'imposta sulla circolazione nonché un'ottimizzazione dei controlli potrebbero generare maggiori mezzi finanziari.
- auto-partei.ch fa notare che gran parte dei fondi provenienti dalle strade viene trasferita nel settore dei trasporti pubblici altamente deficitario. Pertanto ritiene che, qualora in futuro non siano più disponibili mezzi finanziari sufficienti per la costruzione e la manutenzione delle strade, occorrerà ridurre i contributi al settore dei trasporti pubblici e impiegarli a favore del traffico stradale motorizzato.
- L'associazione Iniziativa delle Alpi ritiene che le entrate vadano destinate esclusivamente alla manutenzione e all'esercizio, ma non all'ampliamento della rete stradale.

3.2.2.2 Richieste e osservazioni dei sostenitori del progetto

Oltre ai partecipanti alla consultazione che, in linea di massima, respingono il progetto, anche diversi sostenitori si sono espressi in merito ad altri modelli di finanziamento possibili. Le richieste possono essere riassunte come segue.

- Secondo il Canton BE, oltre all'aumento del prezzo del contrassegno dovrebbe essere altresì aumentato il supplemento fiscale sugli oli minerali più elevato.
- La Camera di commercio dei due semicantoni di Basilea chiede invece di rinunciare a un supplemento fiscale sugli oli minerali più elevato.
- La VAP propone di adeguare la chiave di ripartizione del supplemento fiscale sugli oli minerali allo stato del 1983. Solo in seguito potrà essere attuato un aumento del prezzo del contrassegno. In tal modo il 60 per cento dei supplementi, e non solo il 50 per cento, andrebbe a beneficio delle strade.

- Diversi partecipanti alla consultazione (Cantoni di OW, SO e ZG, la CDCF, la DCPA, il PPD, la Camera di commercio dei due semicantoni di Basilea, l'Infra e la VAP) sottolineano che occorre attenersi alla destinazione vincolata e rinunciare a qualsiasi trasferimento al settore dei trasporti pubblici o alla ferrovia.
- Il kf ritiene che i Cantoni devono partecipare ai costi in modo proporzionale, coprendo il 20 per cento delle spese di manutenzione previste. L'Unione Petrolifera chiede la partecipazione dei Cantoni al finanziamento per un importo pari al rimborso, ma comunque di almeno 30 milioni di franchi. Secondo l'Unione, la compensazione dei Cantoni proposta non è una vera e propria partecipazione dato che, attraverso il previsto aumento del prezzo del contrassegno stradale, ai Cantoni viene rimborsato lo stesso importo che devono compensare. In caso di introduzione del contrassegno elettronico, i Cantoni conseguirebbero addirittura un guadagno.
- L'Unione Petrolifera constata che, in linea di massima, il traffico stradale disporrebbe di mezzi finanziari sufficienti.

3.2.3 Domanda 3

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

Mediante quale sistema deve essere riscossa la tassa?"

☐ Contrassegno adesivo
☐ Contrassegno elettronico

Suddivisione generale	Categoria	Contrassegno adesivo	Contrassegno elettronico	Nessuna risposta
1 Cantoni		**33**	**17**	**2**
	Cantoni	18	8	
	Conferenze cantonali		2	1
	Corpi di polizia	15	7	1
2 Partiti politici		**2**	**3**	
	Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	2	2	
	Altri partiti		1	
3 Associazioni mantello nazionali		**1**	**1**	
	Economia		1	
	Comuni, città e regioni di montagna	1		
4 Associazioni dei trasporti		**2**	**1**	
	Industria automobilistica	1		
	Associazioni automobilistiche		1	
	Organizzazioni mantello			
	Rappresentanti cantonali			
	Industria dei trasporti	1		
5 Altre organizzazioni e persone		**7**	**6**	**8**
	Persone		1	8
	Organizzazioni di consumatori	1	2	
	Settore turistico			
	Altro	1		
	Associazioni per la tutela dell'ambiente		2	
	Economia	5	1	
Totale		**45**	**28**	**10**

Valutazione 4: domanda 3 – sostenitori dell'aumento del prezzo: contrassegno adesivo o elettronico

45 degli 83 partecipanti alla consultazione che hanno risposto "sì" alla domanda 1 (72) o non si sono pronunciati in merito (11) approvano il contrassegno adesivo come sistema temporaneo di riscossione della tassa. La maggior parte dei Cantoni e dei corpi di polizia preferisce il sistema di riscossione attuale. Al contrario, 28 partecipanti prediligerebbero il passaggio immediato dal formato adesivo a quello elettronico. 10 interpellati non hanno preso posizione.

3.2.3.1 Richieste e osservazioni generali concernenti il contrassegno adesivo e quello elettronico

Sostenitori dell'aumento di prezzo e dell'introduzione di un contrassegno bimestrale

- I Cantoni di BL, FR, GL, GR, NW, OW, SG, SO, ZG e ZH, la CDCF, la DCPA e l'Infra chiedono che l'introduzione del contrassegno elettronico non rinvii in alcun caso l'applicazione del decreto concernente la rete delle strade nazionali.
- Il Canton OW auspica il passaggio immediato al contrassegno elettronico.
- Il Canton ZH è favorevole al contrassegno elettronico poiché ritiene che tale sistema facilita le possibilità di pagamento e i controlli. Secondo il Cantone, il previsto aumento degli abusi nel caso del contrassegno di breve durata può essere evitato solo con il contrassegno elettronico.
- Per il PS, il contrassegno adesivo è certamente un modello desueto, che causa importanti perturbazioni del traffico presso i valichi di confine. Inoltre, i controlli possono essere effettuati solo a traffico fermo.
- Secondo La Posta il contrassegno elettronico è una soluzione orientata al futuro, sostenibile e soprattutto conforme al principio di causalità. Quando verrà introdotto tale formato, occorrerà assolutamente tenere conto degli aspetti giuridici relativi alla protezione dei dati, motivo per cui prima è necessario effettuare ulteriori esami.
- Il Canton SG e l'Unione Petrolifera riconoscono che il contrassegno adesivo è semplice e ben accettato dalla popolazione. Tuttavia, malgrado gli elevati costi d'investimento, prevalgono largamente i vantaggi del formato elettronico.
- A detta del PS, le attuali disposizioni in materia di protezione dei dati sono sufficienti per introdurre il contrassegno elettronico.
- Il Canton ZH rammenta che i dati raccolti nell'ambito del contrassegno elettronico possono essere impiegati unicamente per la riscossione della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali.
- Secondo il Canton BE e il PS, il contrassegno elettronico va introdotto il prima possibile come condizione per applicare il "road pricing" e il "mobility pricing".
- La polizia cantonale di Uri pretende che, nel caso di un sistema di riscossione elettronico, sia possibile verificare facilmente sulle strade il pagamento della tassa. Inoltre, giudica troppo complessi e dispendiosi i controlli previsti mediante un sistema di telecamere nonché l'invio posticipato delle fatture, e ritiene quindi che occorra trovare altre soluzioni.
- L'ACSI e la FRC fanno notare che il sistema del contrassegno adesivo è semplice e ben accettato dalla popolazione. Per entrambe le organizzazioni di consumatori, la protezione dei dati non presenta alcun problema. Riguardo alla scelta del sistema di riscossione, esse non si esprimono in modo esaustivo. Qualora i costi d'esercizio del contrassegno elettronico fossero di molto inferiori a quelli del formato adesivo, entrambe prediligerebbero la versione moderna.
- Secondo il kf, il contrassegno elettronico comporta soprattutto svantaggi: gli automobilisti devono abituarsi a un nuovo sistema, non è garantita la sicurezza dei dati, non esistono accordi di assistenza giudiziaria con gli Stati europei e per i consumatori diventa più difficile verificare il pagamento della tassa, in quanto non viene più emessa alcuna quietanza. Per contro, la presenza del contrassegno adesivo è più facile da verificare e non richiede l'impiego di sistemi di controllo mediante telecamere che, a detta del kf, nasconderebbero un grosso potenziale di abuso.
- Il Canton SZ considera più adeguato il contrassegno adesivo.

Oppositori all'aumento del prezzo e all'introduzione di un contrassegno bimestrale

Non solo i sostenitori, bensì anche i diversi oppositori al progetto si sono espressi sull'attuale sistema di riscossione mediante contrassegno adesivo e su un possibile passaggio al formato elettronico. I loro pareri possono essere riassunti come segue.

- Più partecipanti (l'UDC, l'USAM, l'UPSA, l'ASTAG, Taxisuisse, Car Tourisme Suisse, autoschweiz, strasseschweiz, il TCS, l'ACS e il Centre Patronal) respingono in modo costante l'introduzione del contrassegno elettronico. Essi fanno riferimento, tra l'altro, alla decisione del Parlamento, all'atto dell'elaborazione della LUSN, di respingere in modo netto il contrassegno elettronico. Inoltre, ritengono che questo cambiamento rappresenterebbe un primo passo verso uno

Stato di sorveglianza e controllo, nonché consentirebbe l'introduzione di nuove tasse come il "road pricing" e il "mobility pricing". Infine, ritengono la protezione dei dati insufficiente.

- L'associazione Iniziativa delle Alpi chiede l'introduzione del contrassegno elettronico. I costi d'esercizio sono inferiori, l'acquisto può avvenire via Internet e i controlli sono più semplici. A suo parere, in futuro tale metodo potrebbe fungere da base per il "road pricing" e il "mobility pricing".
- L'Unione svizzera degli imprenditori ed economiesuisse sono favorevoli all'introduzione del formato elettronico, ma non la ritengono una misura urgente.

3.2.4 Domanda 4

"Se siete favorevoli al contrassegno adesivo:

"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

Suddivisione generale	Categoria	Contrassegno adesivo come soluzione transitoria	Contrassegno adesivo per il futuro	Nessuna risposta
1 Cantoni		**17**	**16**	**1**
	Cantoni	12	5	1
	Conferenze cantonali			
	Corpi di polizia	5	11	
2 Partiti politici		**2**		
	Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	2		
	Altri partiti			
3 Associazioni mantello nazionali		**1**		
	Economia			
	Comuni, città e regioni di montagna	1		
4 Associazioni dei trasporti			**2**	
	Industria automobilistica		1	
	Associazioni automobilistiche			
	Organizzazioni mantello			
	Rappresentanti cantonali			
	Industria dei trasporti		1	
5 Altre organizzazioni e persone		**5**	**2**	
	Persone			
	Organizzazioni di consumatori		1	
	Settore turistico			
	Altro	1		
	Associazioni per la tutela dell'ambiente			
	Economia	4	1	
Totale		**25**	**20**	**1**

Valutazione 5: domanda 4 – sostenitori dell'aumento del prezzo e del contrassegno adesivo: contrassegno adesivo come soluzione transitoria o per il futuro

25 dei 45 partecipanti alla consultazione che, nella domanda 3, si sono espressi a favore del contrassegno adesivo lo considerano unicamente una soluzione transitoria e chiedono che la variante elettronica continui a essere seguita. Per contro, 20 interpellati auspicano che la tassa venga riscossa anche in futuro con il sistema attuale. Per 1 partecipante possono entrare in linea di conto entrambi i sistemi di riscossione. 1 interpellato non si è espresso in merito.

Più interpellati contrari all'aumento del prezzo del contrassegno stradale e quindi al progetto (risposta "no" alla domanda 1) hanno risposto anche alla domanda 4, vale a dire se per loro entra in considerazione un cambiamento di sistema. La stragrande maggioranza di questi (in particolare le associazioni dei trasporti) chiede il proseguimento della riscossione della tassa mediante contrassegno adesivo.

Suddivisione generale	Categoria	Contrassegno adesivo	Contrassegno elettronico	Contrassegno adesivo come soluzione transitoria	Nessuna risposta
1 Cantoni		**1**		**1**	
	Cantoni				
	Conferenze cantonali				
	Corpi di polizia	1		1	
2 Partiti politici		**2**			**1**
	Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	1			1
	Altri partiti	1			
3 Associazioni mantello nazionali		**3**	**3**	**1**	
	Economia	3	2		
	Comuni, città e regioni di montagna		1	1	
4 Associazioni dei trasporti		**9**			
	Industria automobilistica	2			
	Associazioni automobilistiche	3			
	Organizzazioni mantello	1			
	Rappresentanti cantonali				
	Industria dei trasporti	3			
5 Altre organizzazioni e persone		**1**	**2**		**7**
	Persone				3
	Organizzazioni di consumatori				
	Settore turistico	1	1		2
	Altro				
	Associazioni per la tutela dell'ambiente		1		1
	Economia				1
Totale		**16**	**5**	**2**	**8**

Valutazione 6: oppositori all'aumento del prezzo: sistema di riscossione auspicato

Le argomentazioni dei sostenitori e degli oppositori al contrassegno adesivo o a quello elettronico possono essere desunte dai pareri riguardanti la domanda 3.

3.2.5 Valutazione relativa a un cambiamento del sistema di riscossione della tassa

Per il momento, la maggioranza dei partecipanti alla consultazione predilige ancora la riscossione della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali con il formato adesivo. Il passaggio immediato alla versione elettronica non raccoglie ampi consensi. Per contro, la maggior parte dei sostenitori del contrassegno adesivo (domande 3 e 4) ritiene tale formato un modello desueto e da impiegare solo come soluzione transitoria. Quindi gran parte degli interpellati (favorevoli all'introduzione immediata del contrassegno elettronico alla domanda 3 o al contrassegno adesivo come soluzione transitoria alla domanda 4) sostiene chiaramente l'intenzione del Consiglio federale di sostituire, in un prossimo futuro, il contrassegno adesivo con un moderno contrassegno elettronico.

Ciò che colpisce è la discrepanza tra i fautori e gli oppositori alla versione elettronica. Mentre la maggioranza dei sostenitori di un aumento di prezzo è favorevole a tale formato, quasi tutti gli oppositori respingono un cambiamento di sistema.

Aumento del prezzo	Suddivisione generale	Categoria	Contrassegno adesivo per il futuro	Contrassegno elettronico per il futuro	Nessuna risposta
Sì			**20**	**50**	**3**
	1 Cantoni		**16**	**32**	**1**
		Cantoni	5	20	1
		Conferenze cantonali		2	
		Corpi di polizia	11	10	
	2 Partiti politici			**5**	
		Partiti rappresentati nell'Assemblea federale		4	
		Altri partiti		1	
	3 Associazioni mantello nazionali			**2**	
		Comuni, città e regioni di montagna		1	
		Economia		1	
	4 Associazioni dei trasporti		**2**	**1**	
		Industria automobilistica	1		
		Associazioni automobilistiche		1	
		Industria dei trasporti	1		
	5 Altre organizzazioni e persone		**2**	**10**	**2**
		Persone			2
		Organizzazioni di consumatori	1	2	
		Altro		1	
		Associazioni per la tutela dell'ambiente		2	
		Economia	1	5	
Nessuna risposta				**3**	**8**
	1 Cantoni			**2**	**2**
		Conferenze cantonali			1
		Corpi di polizia		2	1
	5 Altre organizzazioni e persone			**1**	**6**
		Persone		1	6
No			**16**	**7**	**8**
	1 Cantoni		**1**	**1**	
		Corpi di polizia	1	1	
	2 Partiti politici		**2**		**1**
		Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	1		1
		Altri partiti	1		
	3 Associazioni mantello nazionali		**3**	**4**	
		Comuni, città e regioni di montagna		2	
		Economia	3	2	
	4 Associazioni dei trasporti		**9**		
		Industria automobilistica	2		
		Associazioni automobilistiche	3		
		Organizzazioni mantello	1		
		Industria dei trasporti	3		
	5 Altre organizzazioni e persone		**1**	**2**	**7**
		Persone			3
		Settore turistico	1	1	2
		Associazioni per la tutela dell'ambiente		1	1
		Economia			1
Totale			**36**	**60**	**19**

Valutazione 7: panoramica del sistema di riscossione della tassa auspicato (con la suddivisione tra sostenitori e oppositori all'aumento del prezzo)

Suddivisione generale	Categoria	Contrassegno adesivo per il futuro	Contrassegno elettronico per il futuro	Nessuna risposta
1 Cantoni		**17**	**35**	**3**
	Cantoni	5	20	1
	Conferenze cantonali		2	1
	Corpi di polizia	12	13	1
2 Partiti politici		**2**	**5**	**1**
	Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	1	4	1
	Altri partiti	1	1	
3 Associazioni mantello nazionali		**3**	**6**	
	Comuni, città e regioni di montagna		3	
	Economia	3	3	
4 Associazioni dei trasporti		**11**	**1**	
	Industria automobilistica	3		
	Associazioni automobilistiche	3	1	
	Organizzazioni mantello	1		
	Industria dei trasporti	4		
	Rappresentanti cantonali			
5 Altre organizzazioni e persone		**3**	**13**	**15**
	Persone		1	11
	Organizzazioni di consumatori	1	2	
	Settore turistico	1	1	2
	Altro		1	
	Associazioni per la tutela dell'ambiente		3	1
	Economia	1	5	1
Totale		**36**	**60**	**19**

Valutazione 8: panoramica del sistema di riscossione della tassa auspicato (senza la suddivisione tra sostenitori e oppositori all'aumento del prezzo)

3.2.6 Richieste speciali concernenti la durata, il prezzo e la tipologia dei contrassegni

3.2.6.1 Richieste generali dei sostenitori del progetto

Durata e prezzo del contrassegno di breve durata

Chi	Durata	Prezzo
Cantoni di OW, SO e ZH, DCPA	10 giorni 30 giorni	30 franchi 50 franchi
kf	1 mese (è sufficiente per i turisti ed è difficile rivenderlo)	40 franchi
Polizia stradale del Giura	6 mesi	40 franchi
Comitato "Pro Bundesstrasse Basel-Jura", Camera di commercio dei due semicantoni di Basilea	3 mesi	

Prezzo del contrassegno annuale

Chi	Prezzo
Canton ZG e CDCF	90 franchi per un unico contrassegno
kf	80 franchi per le autovetture immatricolate in Svizzera 200 franchi per le autovetture immatricolate all'estero
Travail.Suisse	80 franchi quando sarà introdotto il contrassegno elettronico
Canton VD	60 franchi: il previsto calo delle vendite sarebbe più moderato

Contrassegni speciali

Chi	Tipo di contrassegno
Diverse persone	Per veicoli con targhe intercambiabili
Diverse persone	Per motociclette
Canton NE	Contrassegni diversi a seconda del genere di veicolo (motociclette, veicoli leggeri, veicoli pesanti)

- La FRC chiede che il contrassegno di breve durata non sia valido solo per gli automobilisti stranieri, bensì anche per quelli svizzeri.
- Il kf propone di cambiare periodicamente e senza preavviso il colore del contrassegno di breve durata, in modo da facilitare i controlli ed evitare gli abusi.

3.2.6.2 Richieste generali degli oppositori al progetto

Durata e prezzo del contrassegno di breve durata

Chi	Durata	Prezzo
Associazione Iniziativa delle Alpi		Il prezzo deve essere proporzionale al contrassegno annuale
Hotelleriesuisse	2 mesi 10 giorni	
Diverse persone	Meno di 2 mesi	
GastroSuisse	2 mesi	20 franchi
Federazione svizzera del turismo	1 mese	

Prezzo del contrassegno annuale

Chi	Prezzo
Diverse persone	60 franchi
economiesuisse e Unione svizzera degli imprenditori	60-80 franchi

Contrassegni speciali

Chi	Tipo di contrassegno	Prezzo
Centre Patronal, TCS e diverse persone	Per camper e rimorchi	40 franchi
Associazione Svizzera dei Campeggi	Per roulotte	Esenzione o ca. 30 franchi
Diverse persone	Per veicoli con targhe intercambiabili e motociclette	

3.2.7 Richieste e osservazioni generali

- Il Canton SH è del parere che l'adeguamento del prezzo potrebbe far aumentare in generale il traffico di aggiramento nella regione di Sciaffusa. Già oggi la situazione non è soddisfacente. Il Cantone chiede pertanto l'esenzione dall'obbligo del contrassegno tra il valico di confine di Thayngen/Bietingen e il raccordo con le strade nazionali di Schaffhausen Süd (passaggio del Reno).
- Il Canton GE richiama l'attenzione sul suo grosso progetto di costruzione (ponte sul Lago Lemano), che dovrebbe permettere di ridurre il traffico in città.

- Il Canton JU e il comitato “Pro Bundesstrasse Basel-Jura” sottolineano l’importanza per la regione del potenziamento dell’H18.
- La polizia cantonale di Turgovia mantiene delle riserve per quanto riguarda i controlli del contrassegno. Da un lato, è in linea di massima favorevole all’attuazione di controlli con le possibilità tecniche attuali. Dall’altro ritiene, d’intesa con la CCCS, che non va intaccata la sovranità in materia di polizia all’interno del Paese e che il fermo di veicoli è un atto dell’autorità e per il quale talvolta occorre adottare misure coercitive. Entrambe partono dal presupposto che, in caso di introduzione del contrassegno elettronico, l’apposita “lista nera” verrà aggiornata quotidianamente e sarà consultabile tramite RIPOL o il sistema di ricerca automatica di autoveicoli.
- La polizia di Sciaffusa chiede che il Corpo delle guardie di confine possa effettuare autonomamente i controlli e il perseguimento penale anche nel caso del contrassegno elettronico.
- La polizia cantonale di Argovia si dichiara del tutto contraria alla creazione di speciali squadre di controllo del contrassegno. Inoltre, chiede che l’aumento del prezzo del contrassegno e l’introduzione del contrassegno bimestrale non portino maggior lavoro alla polizia. La polizia cantonale argoviese e la CCPCS sottolineano che continueranno a verificare la presenza del contrassegno solo con normali pattuglie o nell’ambito di controlli generali.
- La FSVA e alcuni privati che hanno partecipato alla consultazione e possiedono più veicoli con targhe intercambiabili non comprendono assolutamente il previsto aumento del prezzo a 100 franchi per veicolo. Essi chiedono che la tassa sia riscossa per ogni targa di controllo e non per ogni veicolo. Hanno quindi proposto diverse soluzioni: incollare il contrassegno sulla licenza di condurre o dietro la targa di controllo oppure progettare un contrassegno grande come una moneta da due franchi da fissare sulla targa posteriore (simile alla targhetta TÜV) o sul parabrezza.
- Il Canton BS, la polizia cantonale di Basilea Città e il comitato “Pro Bundesstrasse Basel-Jura” chiedono che il periodo di validità del contrassegno bimestrale non sia limitato alla fine di gennaio dell’anno successivo. Inoltre, secondo loro su tale contrassegno occorre evitare di apporre le cifre dell’anno.
- L’Infra ha calcolato che le misure proposte farebbero aumentare i costi per veicolo e anno di solo lo 0,6 per cento.
- La DCPA chiede la rapida approvazione del decreto concernente la rete delle strade nazionali all’attenzione delle Camere federali affinché esse si possano pronunciare in merito.
- Il Canton AG mantiene la sua posizione del 24 settembre 2008 sul decreto concernente la rete delle strade nazionali. Valgono le medesime spiegazioni e richieste fatte in quell’occasione. Il Cantone parte quindi dal presupposto che la Confederazione avvierà con esso delle trattative.
- Il Canton AG chiede inoltre un parallelo adattamento del summenzionato decreto, il suo finanziamento e l’adeguamento della rete complementare. Dato che sinora, riguardo a quest’ultima rete, sono disponibili solo poche indicazioni, il Cantone si attende una consultazione sul suo adeguamento.
- Il Canton GR non ha nulla da obiettare contro una compensazione moderata da parte dei Cantoni sgravati. Per contro, non capisce come mai devono contribuire unicamente quei Cantoni nei quali una strada principale viene rivalutata come strada nazionale, ma non devono prestare alcun contributo quei Cantoni nei quali una strada cantonale attualmente non sostenuta dalla Confederazione viene direttamente inserita nella rete delle strade nazionali. La conseguenza logica sarebbe una suddivisione più equa in base a tutti i tratti da riclassificare e a tutti i Cantoni che ne traggono profitto.
- Il Canton TI sottolinea l’importanza del collegamento del Cantone al resto della Svizzera con la galleria del San Gottardo. Qualora la galleria venisse chiusa durante i lavori di risanamento, ciò avrebbe importanti ripercussioni sia sulla popolazione sia sull’economia.
- Il PLR constata che gli investimenti pubblici riguardanti la costruzione, l’ampliamento e la manutenzione dell’infrastruttura stradale non riescono a tenere il passo con il crescente volume di traffico. Neppure l’aumento del prezzo proposto sarebbe in grado di garantire in futuro l’attuale finanziamento.

Allegato

Elenco dei Cantoni, dei partiti, delle associazioni e delle organizzazioni che hanno partecipato alla consultazione

1. Cantoni

1. - 26.	AG, AI, AR, BE, BS, BL, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH	
27.	Comunità di Lavoro dei Capi di Polizia della Circolazione della Svizzera e del Principato del Liechtenstein	CCCS
28.	Conferenza dei direttori cantonali delle finanze	CDCF
29.	Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia	CDDGP
30.	Conferenza dei comandanti delle polizie cantonali della Svizzera	CCPCS
31.	Conferenza dei direttori di polizia delle città svizzere	CDPC
32.	Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente	DCPA
33.	Conferenza degli ufficiali di circolazione stradale della Romandia, di Berna e del Ticino	COCRBT
34.	Polizia cantonale Argovia	
35.	Polizia cantonale Appenzello Interno	
36.	Polizia cantonale Appenzello Esterno	
37.	Polizia cantonale Basilea Città	
38.	Polizia cantonale Berna	
39.	Polizia cantonale Glarona	
40.	Polizia cantonale Grigioni	
41.	Polizia cantonale Nidvaldo	
42.	Polizia cantonale Obvaldo	
43.	Polizia cantonale Svitto	
44.	Polizia cantonale San Gallo	
45.	Polizia cantonale Turgovia	
46.	Polizia cantonale Uri	
47.	Polizia cantonale Zurigo	
48.	Polizia Lucerna	
49.	Polizia Basilea Campagna	
50.	Polizia Soletta	
51.	Polizia Sciaffusa	
52.	Polizia municipale Zurigo	
53.	Polizia stradale Friburgo	
54.	Polizia stradale Ginevra	
55.	Polizia stradale Giura	
56.	Polizia stradale Neuchâtel	
57.	Polizia stradale Vaud	
58.	Polizia stradale Vallese	

2. Partiti politici

59.	Partito popolare democratico svizzero	PPD
60.	Partito liberale radicale svizzero	PLR
61.	Partito socialista svizzero	PS
62.	Unione democratica di centro	UDC
63.	Partito cristiano sociale	PCS
64.	Partito ecologista svizzero (I Verdi)	
65.	auto-partei.ch	
66.	Umweltfreisinnige St. Gallen	

3. Associazioni mantello nazionali

67.	Associazione dei Comuni Svizzeri	
68.	Unione delle città svizzere	UCS
69.	Gruppo svizzero per le regioni di montagna	SAB
70.	economiesuisse	
71.	Unione svizzera delle arti e mestieri	USAM
72.	Unione svizzera degli imprenditori	
73.	Unione Svizzera dei Contadini	USC
74.	Unione sindacale svizzera	USS
75.	Travail.Suisse	

4. Associazioni dei trasporti

76.	Unione professionale svizzera dell'automobile	UPSA
77.	Automobile Club Svizzero	ACS
78.	Associazione degli importatori svizzeri di automobili	auto-schweiz
79.	Organizzazione d'acquisto del settore svizzero dell'automobile e dei veicoli a motore	esa
80.	Car Tourisme Suisse, Car-Groupe ASTAG	Car Tourisme Suisse
81.	Fédération Suisse des Véhicules Anciens	FSVA
82.	Associazione svizzera dei trasportatori stradali	ASTAG
83.	strasseschweiz – Federazione svizzera del traffico stradale	FRS
84.	Taxisuisse, Taxi-Groupe ASTAG	Taxisuisse
85.	Touring Club Svizzero	TCS
86.	Association des chargeurs	VAP
87.	Associazione dei servizi della circolazione	asa
88.	Associazione Traffico e Ambiente	ATA

5. Altre organizzazioni e persone interessate

89.	Associazione consumatrici e consumatori della Svizzera italiana	ACSI
90.	Centre Patronal	
91.	La Posta Svizzera	
92.	Unione Petrolifera	UP
93.	Federazione Infra	Infra
94.	Fédération des Entreprises Romandes	FER
95.	Fédération romande des consommateurs	FRC
96.	GastroSuisse	
97.	Camera di commercio dei due semicantoni di Basilea	

98.	Hotelleriesuisse	SHV
99.	Comitato “Pro Bundesstrasse Basel-Jura”	
100.	Konsumentenforum	kf
101.	Cooperativa Mobility	
102.	Federazione svizzera degli amici della natura	FSAN
103.	Pro Natura	
104.	Federazione svizzera del turismo	FST
105.	Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio	FP
106.	tecnoswiss	
107.	Associazione Iniziativa delle Alpi	
108.	Associazione Svizzera dei Campeggi	ASC
109.	Rolf Blum	
110.	ecoglobe.ch, Helmut E. Lubbers	
111.	Markus Egloff	
112.	Andreas Kistler	
113.	Martin Klingler	
114.	Boris Mesaric	
115.	Antonio Mordasini	
116.	Thomas Notter	
117.	Werner Portmann	
118.	Alex Schneider	
119.	Willi Schumacher	
120.	Christophe Tacchini	
121.	Taj Henri Zaman	