

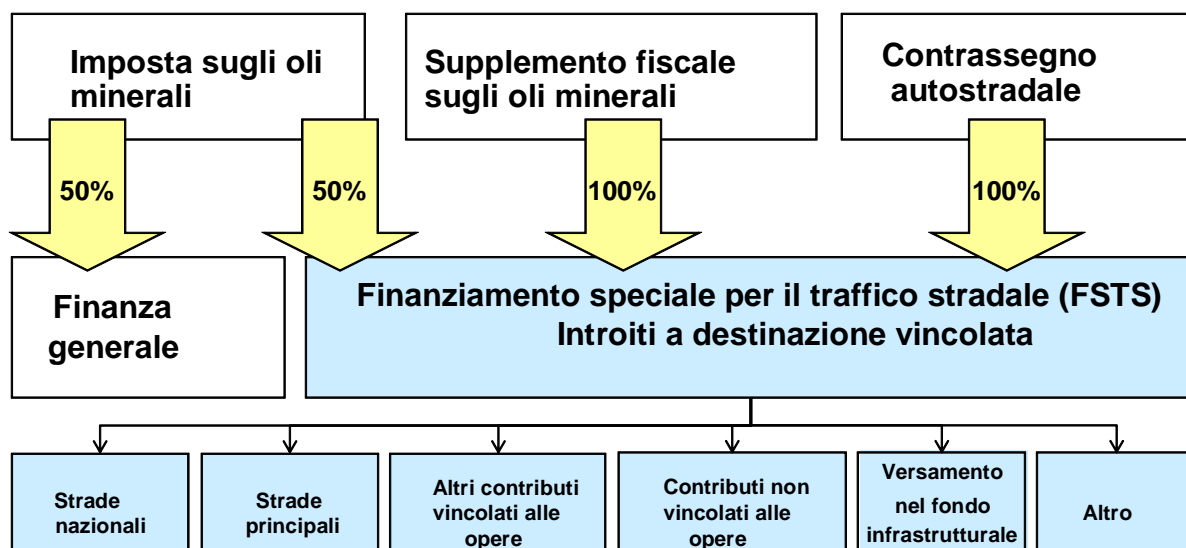


Fact sheet strade nazionali

26 giugno 2013

Finanziamento attuale

Il Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS), chiamato comunemente «cassa delle strade», è lo strumento utilizzato dalla Confederazione per finanziare i propri compiti e le spese connessi alla circolazione stradale. Le entrate e le uscite contabilizzate nel FSTS sono parte costitutiva del Conto della Confederazione e sottostanno al freno all'indebitamento. Scopo principale del FSTS è quello di finanziare la costruzione, la manutenzione e l'esercizio **della rete delle strade nazionali**.



La cassa delle strade è alimentata dalla metà dei ricavi dell'**imposta sugli oli minerali** (proventi 2012: 1482 miliardi di franchi), dal **supplemento fiscale sugli oli minerali** (1979 miliardi di franchi) e dal **contrassegno autostradale** (proventi netti: 319 milioni di franchi).

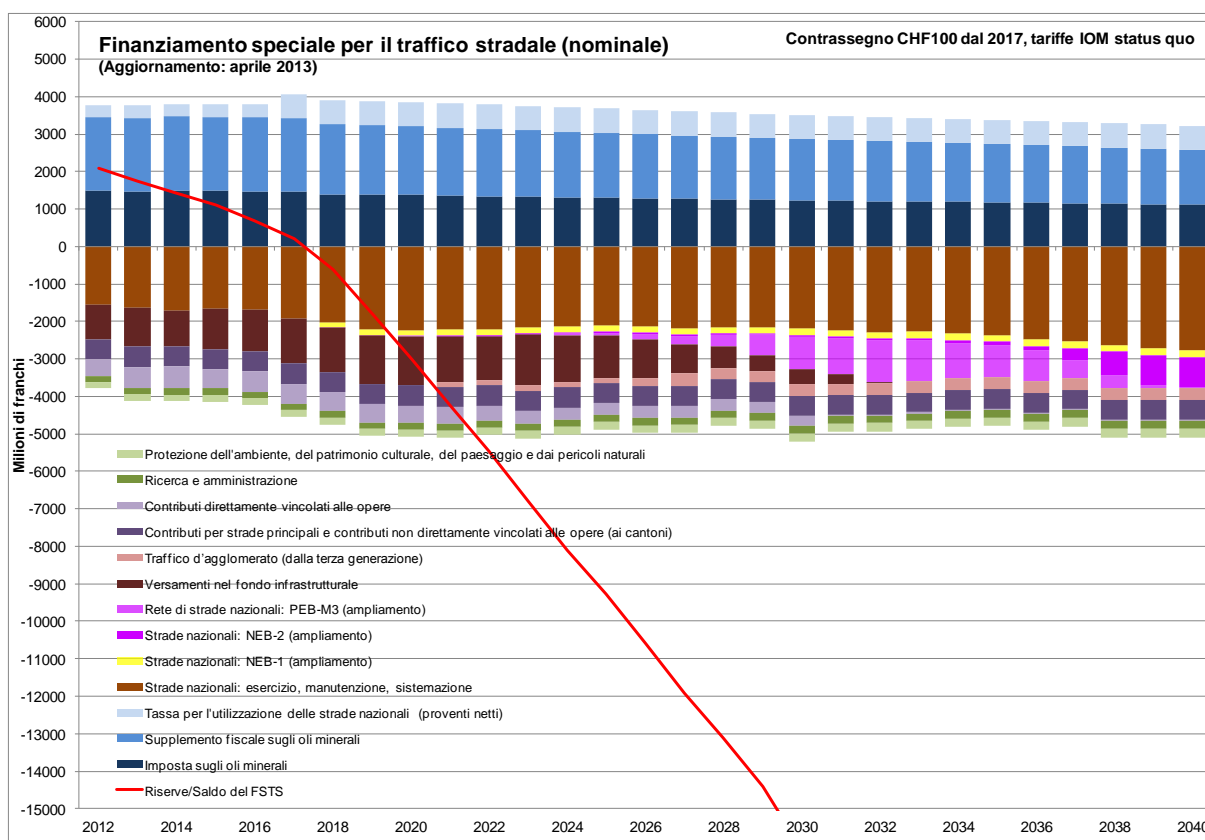
Nel 2012 a fronte di 3826 milioni di franchi di entrate sono stati registrati 3784 milioni di uscite.

Attualmente su benzina e gasolio vengono applicate le seguenti imposte:

	Benzina (ct./l)	Gasolio (ct./l)
Imposta sugli oli minerali	43,12	45,87
Supplemento fiscale sugli oli minerali per i carburanti	30,00	30,00
Totale	73,12	75,87

Prospettive: copertura a rischio senza contromisure

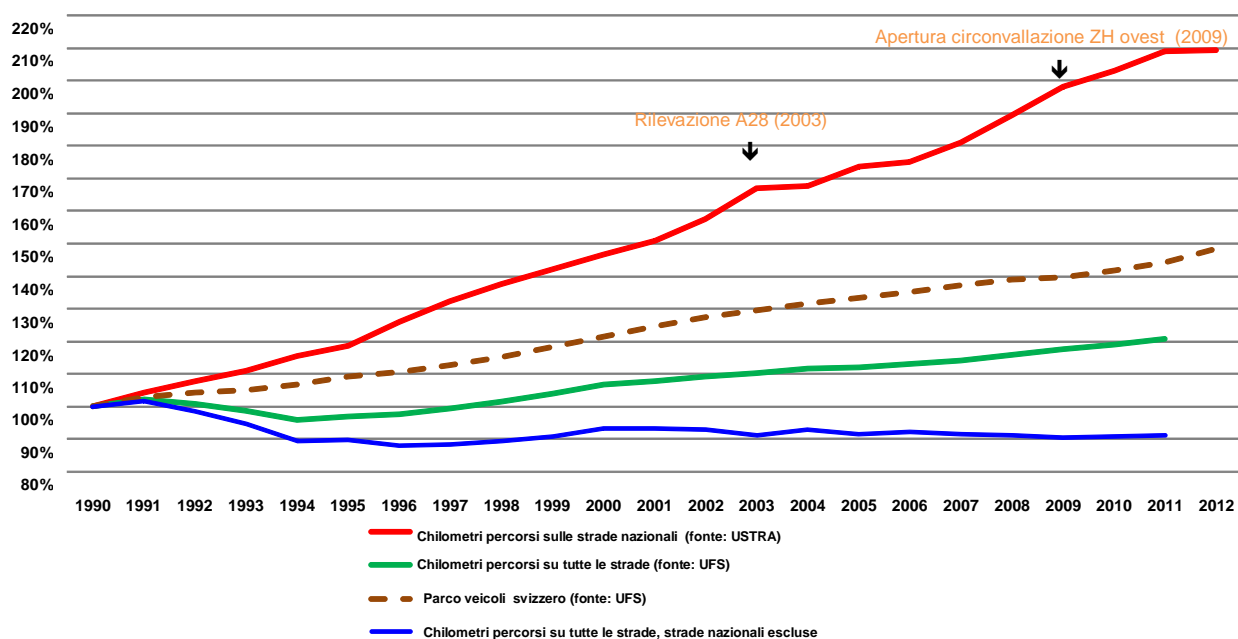
Per il momento il finanziamento delle strade nazionali è assicurato, ma è necessario intervenire, poiché la richiesta di fondi supera i proventi della cassa delle strade, riducendo le riserve. Dal 2017 questa situazione potrebbe causare un problema di copertura.



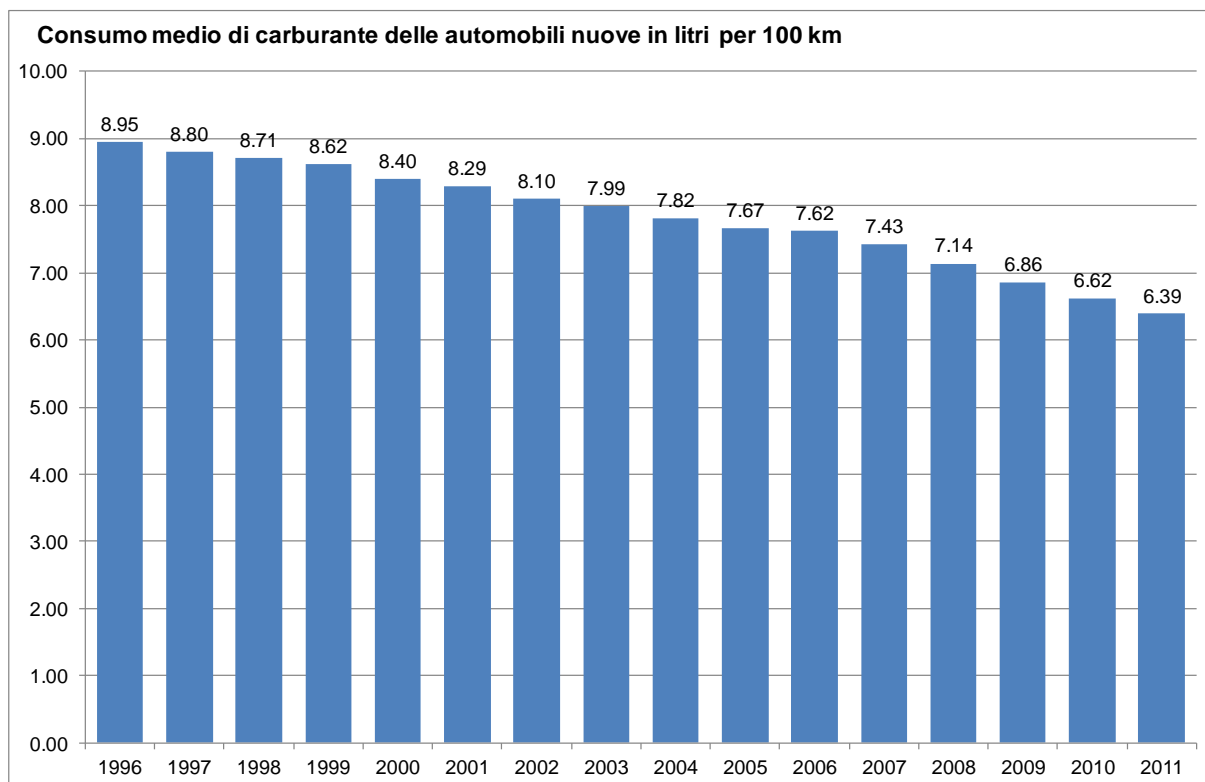
Il problema di copertura è determinato dall'aumento delle uscite e dalla diminuzione delle entrate.

- **Uscite:** le strade nazionali sono sottoposte a sollecitazioni sempre maggiori. Dal 1990 il traffico è raddoppiato e il numero di ore di coda continua a crescere. Le forti sollecitazioni deteriorano l'infrastruttura e provocano un incremento dei costi di esercizio e manutenzione. Le uscite aumenteranno anche per far fronte alla necessità di rinnovare numerosi ponti e gallerie e alle crescenti esigenze della società (isolamento acustico, protezioni antincendio e dai pericoli naturali, ponti faunistici). In considerazione della crescente mobilità sono inoltre previsti ampliamenti e sistemazioni della rete al fine di mantenerla efficiente.

Evoluzione del traffico sulle strade nazionali nel lungo periodo in confronto ad altri parametri correlati

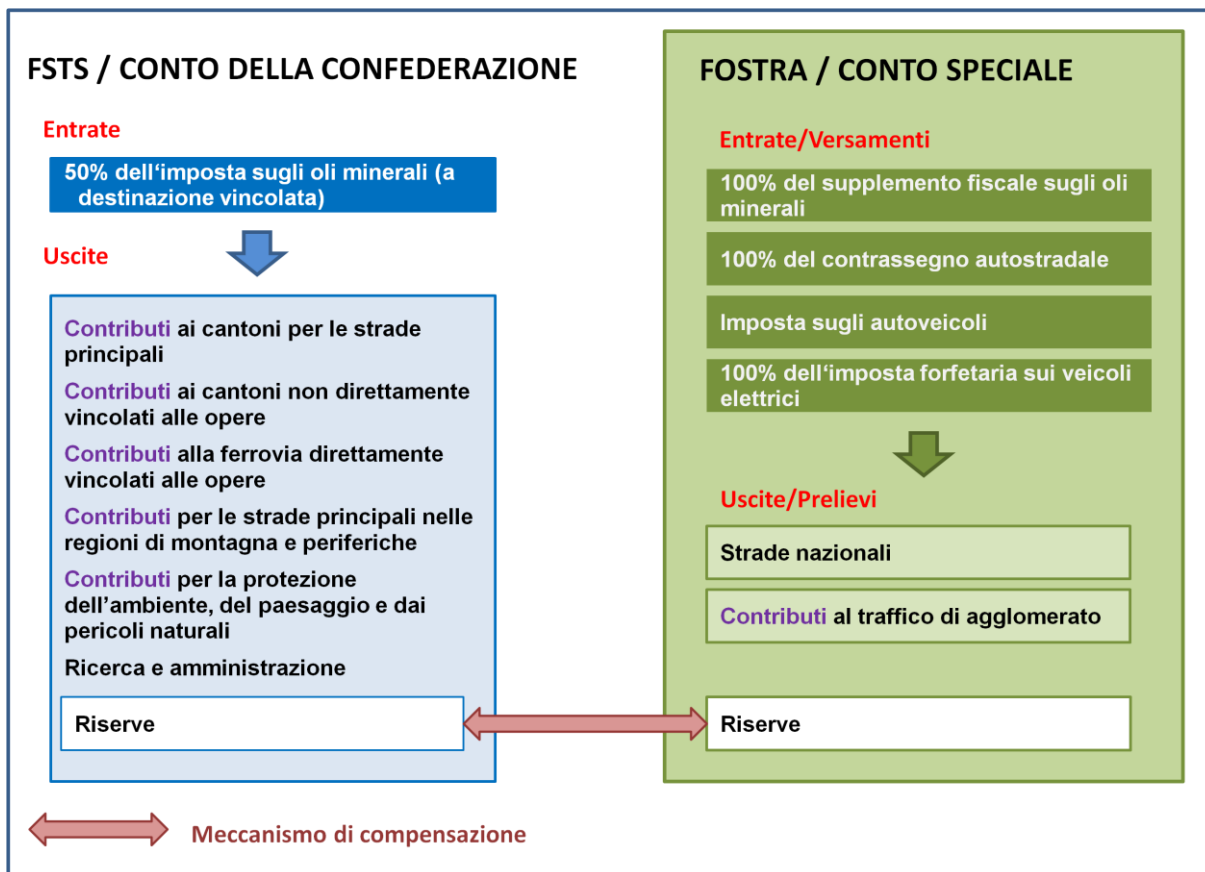


- Entrate:** da decenni le imposte sul carburante non sono state adeguate al rincaro. Il supplemento fiscale sugli oli minerali è rimasto invariato dal 1974 e la tassa sugli oli minerali dal 1993. Il rincaro si ripercuote direttamente sui costi di costruzione e manutenzione, causando uno squilibrio nel finanziamento. La diminuzione delle entrate è dovuta inoltre al minore consumo di carburante delle automobili moderne. È quindi necessaria una compensazione.



Nuovo Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA)

Il FOSTRA dovrebbe essere sancito nella Costituzione federale. La futura struttura si presenta come segue:



Dovrebbe essere inserita a livello costituzionale la norma che prevede il versamento diretto al FOSTRA delle seguenti entrate:

- 100% del supplemento fiscale sugli oli minerali (42 ct./l di carburante) dal 2017;
- 100% dei proventi del contrassegno autostradale dal 2017;
- Imposta sugli autoveicoli;
- 100% dell'imposta forfetaria sui veicoli a trazione alternativa, non prima del 2020;
- altre entrate (come ad es. la sanzione sulle emissioni di CO₂);
- eventuale compensazione tramite le riserve del FSTS.

Simulazione delle entrate e delle uscite del FOSTRA

