



Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA): domande e risposte

26.6.2013

Come funziona l'attuale finanziamento dell'infrastruttura delle strade nazionali?

Per sostenere i costi delle strade nazionali oggi si fa capo al finanziamento speciale del traffico stradale (FSTS), la cosiddetta «cassa delle strade», che viene alimentata con la metà dei proventi dell'imposta sugli oli minerali e con quelli del supplemento fiscale sugli oli minerali e del contrassegno autostradale. La suddetta cassa non viene utilizzata solo per le strade nazionali, ma è parzialmente destinata anche ai Cantoni per le strade principali, ai grandi progetti ferroviari, alla promozione del trasporto combinato, nonché alle misure di protezione ambientale e alla ricerca. Inoltre, ogni anno circa 900 milioni di franchi vanno ad alimentare il fondo infrastrutturale (FI) e vengono utilizzati per finanziare il completamento delle strade nazionali, l'eliminazione dei problemi di capacità, i progetti relativi ai trasporti negli agglomerati nonché le strade principali nelle regioni di montagna e di periferia.

Per ulteriori informazioni sul fondo infrastrutturale:

<http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00460/index.html?lang=it>

Quali sono i vantaggi del nuovo fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato rispetto al finanziamento attuale?

Il fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) è un'estensione del fondo infrastrutturale esistente (FI). Sarà introdotto nella Costituzione, avrà una durata illimitata e verrà utilizzato per finanziare le strade nazionali e il traffico d'agglomerato. In futuro verrà utilizzato anche per la manutenzione e l'esercizio delle strade nazionali. Con l'istituzione di questo fondo, il Consiglio federale intende migliorare la sicurezza a livello di pianificazione e di realizzazione e la trasparenza. L'attuale sistema comprende vari elementi interconnessi e interdipendenti, cosa che si ripercuote negativamente sulla gestione dei progetti. Le infrastrutture di trasporto necessitano di lunghi tempi di pianificazione e di costruzione e di ingenti investimenti: occorre quindi una pianificazione certa sul lungo periodo. Il fondo permette di costituire delle riserve in grado di compensare eventuali oscillazioni nelle uscite; è inoltre garantito un certo grado di permeabilità tra le varie voci di spesa in modo che i mezzi divenuti disponibili, ad esempio, a causa di ritardi nella realizzazione di un progetto, possano essere convogliati verso altri progetti pronti per essere realizzati. Determinate entrate sono destinate direttamente al fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato così come accade per il fondo per l'infrastruttura ferroviaria. Si tratta quindi di una destinazione vincolata.

I prezzi di benzina e diesel aumenteranno. Perché?

Al momento i proventi del contrassegno stradale e delle imposte sui carburanti sono sufficienti a garantire il finanziamento delle strade nazionali. Tuttavia, dato che il fabbisogno è superiore ai proventi, dal 2017 si rischia un deficit di finanziamento. Le riserve stanno diminuendo. Per continuare a disporre di strade nazionali efficienti, occorrono finanziamenti più solidi.

Il deficit di finanziamento si crea perché le uscite aumentano e le entrate diminuiscono.

Uscite: le strade nazionali sono sempre più trafficate. Dal 1990 il traffico è raddoppiato e le ore di coda sono in aumento. Il crescente utilizzo logora l'infrastruttura e fa salire i costi per l'esercizio e la manutenzione. Al fine di salvaguardare l'efficienza della rete dei trasporti, occorre potenziarla. Inoltre, un gran numero di gallerie e ponti già datati deve essere risanato e le esigenze della collettività sono aumentate (protezione contro il rumore, pericoli naturali, incendi e passaggi faunistici).

Entrate: da decenni le imposte sui carburanti non sono più state adeguate al rincaro. Il supplemento fiscale sugli oli minerali è invariato dal 1974 e l'imposta sugli oli minerali è rimasta la stessa dal 1993. Il rincaro si ripercuote sui costi di costruzione e di manutenzione, creando una situazione di squilibrio finanziario. I proventi diminuiscono anche perché le automobili moderne consumano meno carburante di quelle vecchie. Si rende quindi necessaria una compensazione.

L'aumento proposto è sufficiente per garantire un finanziamento a lungo termine?

L'aumento dei **dazi all'importazione sui carburanti** contribuisce in modo considerevole a rendere più solido il finanziamento, ma da solo non è sufficiente a coprire la lacuna finanziaria. Per questo il Consiglio federale propone che il fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato sia alimentato anche con altri proventi.

L'**imposta sugli autoveicoli** dovrà essere impiegata, a destinazione vincolata, per le opere stradali. Negli ultimi cinque anni quest'imposta ha fruttato in media circa 374 milioni di franchi l'anno, che sono confluiti nella cassa generale della Confederazione. Il Consiglio federale propone che in futuro i due terzi di tale importo vadano ad alimentare il FOISTRA. Viene anche analizzata la variante che prevede di destinare al fondo l'intero ricavato dell'imposta sugli autoveicoli. Per quanto sottrarrà mezzi finanziari alle finanze federali, questa misura non andrà tanto lontano quanto la cosiddetta «iniziativa della vacca da mungere», che intende destinare alle strade la totalità dei proventi dell'imposta sugli oli minerali. Il fatto che i proventi dell'imposta sugli autoveicoli vengano utilizzati per le strade appare sensato dato lo stretto nesso materiale tra l'imposta e la sua utilizzazione.

Anche i veicoli dotati di sistemi di propulsione alternativi utilizzano l'infrastruttura stradale. Per questo motivo, dal 2020 anch'essi dovranno contribuire maggiormente al finanziamento. Si tratta in primo luogo delle **automobili elettriche**. L'utilizzo di questo tipo di veicoli è auspicabile da un punto di vista ambientale, ma al momento il loro contributo al finanziamento dei costi (mediante il contrassegno autostradale) è esiguo.

Quale nesso sussiste tra l'aumento del prezzo della benzina e quello del contrassegno autostradale?

Questi due aumenti devono essere considerati separatamente. I maggiori proventi del contrassegno autostradale saranno utilizzati in modo mirato per finanziare il potenziamento, la manutenzione e l'esercizio dei quasi 400 km di strade principali, che con il nuovo decreto federale concernente la rete delle strade nazionali (NEB) passeranno dai Cantoni alla Confederazione e verranno integrati nella rete delle strade nazionali. La Confederazione si troverà quindi a dover adempiere e finanziarie dei compiti aggiuntivi legati a questi 400 km di strade, precedentemente di competenza cantonale. L'aumento del prezzo del carburante, invece, è finalizzato a dotare il fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato di mezzi sufficienti per poter effettuare altri investimenti e ridurre gli ingorghi e i problemi di capacità.

La benzina diventerà ancora più cara, se il Popolo svizzero non accetterà l'aumento del prezzo del contrassegno autostradale?

No. Qualora il Popolo svizzero non fosse favorevole all'aumento del prezzo del contrassegno autostradale, circa 400 km di strade principali rimarrebbero di proprietà dei Cantoni e non passerebbero alla Confederazione. Di conseguenza, il prevalere del «no» non comporterebbe costi supplementari e il prezzo della benzina non salirebbe ulteriormente.

Se si rinunciasse a realizzare la seconda canna della galleria autostradale del San Gottardo, il prezzo della benzina potrebbe rimanere al livello attuale?

No. La costruzione di una seconda canna senza ampliamento della capacità è parte di un normale progetto di manutenzione. La galleria esistente è ormai datata e quindi deve comunque essere risanata, con o senza seconda canna. L'aumento dei dazi all'importazione sui carburanti è necessario a prescindere dai lavori al San Gottardo: il finanziamento delle strade deve, infatti, far fronte a un aumento delle uscite e a una diminuzione delle entrate. Dal 1990 il volume di traffico è raddoppiato. Le autostrade sono sempre più utilizzate e i costi per la manutenzione e l'esercizio aumentano costantemente. Al contempo, le entrate diminuiscono perché da decenni non si tiene conto del rincaro, nonostante quest'ultimo si ripercuota sui costi, e perché le automobili moderne consumano sempre meno benzina e diesel.

Il prezzo della benzina al distributore è soggetto a forti fluttuazioni. Di quali componenti è costituito?

Il prezzo della benzina e del diesel è costituito da diverse componenti: oltre alle imposte sul carburante, anche i prezzi del greggio sui mercati mondiali, i costi per la raffinazione e il trasporto, quelli per la distribuzione e i margini di guadagno delle compagnie di gas naturale e oli minerali. Lo Stato non può influire in nessun modo su queste componenti, che sono determinate dalle forze di mercato.

Che cosa fa esattamente la Confederazione per ridurre gli ingorghi e i problemi di capacità?

La Confederazione fa tutto il possibile per rendere più scorrevole il traffico: converte le corsie d'emergenza in corsie dinamiche, introduce divieti di sorpasso per i mezzi pesanti e fornisce maggiori informazioni agli utenti della strada. Queste misure tuttavia non sono sufficienti. Su certi tratti stradali sono necessari anche ampliamenti e potenziamenti. Nel suo programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali (PEB), la Confederazione prevede di aumentare le corsie di marcia con un primo pacchetto di misure (tra Härkingen und Wiggertal) e con un secondo pacchetto (tra Meyrin/Vernier e Le Vengeron e tra Andelfingen e Winterthur). Il Parlamento deciderà ogni quattro anni quali tratti occorre potenziare. In futuro le strade nazionali e il traffico d'agglomerato saranno finanziati con il nuovo fondo.

Sarà possibile garantire l'efficienza della rete dei trasporti anche in futuro?

La Svizzera dispone di una fitta rete ferroviaria e stradale. Le infrastrutture di trasporto stanno raggiungendo però i limiti di capacità a causa della forte domanda. Per mantenere la qualità dell'offerta, saranno quindi necessari nuovi investimenti in entrambe le reti. Si deve pertanto provvedere allo stesso tempo sia alla strada che alla ferrovia. Per questo motivo, la Confederazione ha previsto un fondo per ciascuna: il fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato e il fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer).