economiesuisse
DOSSIER POLITICA

14 / 2016
Un finanziamento solido per le strade del futuro

16.12.2016

L'essenziale in breve

Le strade nazionali e le reti di trasporto degli agglomerati sono le infrastrutture più sollecitate del nostro paese. Di fronte alla prevista crescita del traffico, è urgente sviluppare e pianificare queste infrastrutture di trasporto essenziali. Inoltre, in questo momento il finanziamento a lungo termine delle strade nazionali e delle infrastrutture per il traffico d'agglomerato non è garantito. Data la situazione attuale, il Consiglio federale e il Parlamento hanno proposto la creazione di un nuovo Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), che garantirà durevolmente il finanziamento e l'ampliamento delle infrastrutture stradali principali a livello nazionale e il traffico d'agglomerato. economiesuisse sostiene il progetto approvato con una larga maggioranza dal Parlamento e raccomanda di votare Sì il 12 febbraio 2017.

Posizione di economiesuisse

- economiesuisse dice Sì al Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA).
- Con il FOSTRA la strada – principale vettore di trasporto -, riceve una base di finanziamento solida e un programma di sviluppo strategico.
- Grazie al FOSTRA anche la rete stradale può contare su un fondo a tempo indeterminato sancito a livello costituzionale. In questo modo, si completa il progetto di finanziamento per le infrastrutture di trasporto ferroviarie (FAIF) e stradali (FOSTRA).
- Il FOSTRA è necessario per eliminare rapidamente gli attuali problemi di capacità e sviluppare la rete delle strade nazionali.
- Il FOSTRA contribuisce a ridurre i problemi relativi al traffico nelle città e negli agglomerati. Senza questo fondo, i sussidi federali destinati ai progetti d'agglomerato non ci saranno più.

Situazione iniziale

→ Il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura delle strade nazionali e del traffico d'agglomerato sono confrontate a grandi sfide.

Le strade nazionali e le reti stradali degli agglomerati sono tra le infrastrutture di trasporto maggiormente sollecitate del nostro paese. L'ampiamento di queste infrastrutture rappresenta quindi un problema su cui intervenire in modo urgente, anche alla luce del fatto che nei prossimi anni si prevede un aumento del traffico. Tuttavia non vi è alcuna garanzia finanziaria a lungo termine. Per risolvere questi problemi il Consiglio federale e il Parlamento hanno proposto l'istituzione di un nuovo Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). economiesuisse sostiene questo progetto di legge e raccomanda di votare Sì il 12 febbraio 2017.

→ Se vogliamo una rete delle strade nazionali affidabile, sono necessari investimenti mirati volti a risolvere i problemi di capacità e ad ampliare ulteriormente la rete.

Sfida 1: problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali

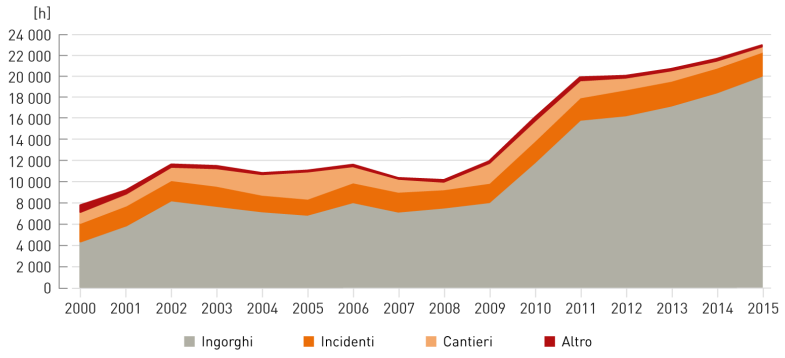
Le strade nazionali rappresentano la spina dorsale della rete stradale svizzera. Sebbene i 1900 km di strade nazionali costituiscano solo il 2,5% dell'intera rete stradale, circa il 45% del traffico viaggiatori e il 70% del traffico merci transita su questa rete.

Negli ultimi anni si è registrato un forte aumento del traffico sulle strade nazionali. Dal 1990 i volumi di traffico sulla rete sono più che raddoppiati. Gli interventi di ampliamento e potenziamento della rete stradale, basati su un progetto risalente al 1960, non sono quindi più in grado di tenere il passo con la crescita del traffico. Tutto questo provoca dunque un forte aumento del congestionamento stradale, con una crescita delle ore di coda fino a circa 22'000 all'anno, ovvero il doppio rispetto al 2008. Il loro costo per l'economia è calcolato a 1,6 miliardi di franchi all'anno.

Se vogliamo una rete delle strade nazionali affidabile, sono necessari investimenti mirati volti a risolvere i problemi di capacità e ad ampliare ulteriormente la rete.

Grafico 1

Evoluzione delle ore di coda sulla rete delle strade nazionali



Fonte: Astra
www.economiesuisse.ch

→ Il finanziamento degli attuali programmi d'agglomerato attraverso il Fondo infrastrutturale è limitato nel tempo. Occorre dunque una nuova soluzione per il traffico d'agglomerato.

Sfida 2: problemi di capacità negli agglomerati

Le città e gli agglomerati sono le regioni svizzere in cui si registra la crescita maggiore. Di conseguenza i problemi di traffico riguardano principalmente questi agglomerati urbani e le aree limitrofe. Le prospettive elaborate dalla Confederazione sul traffico indicano un forte aumento entro il 2040. A sostenere questo sviluppo del traffico saranno l'aumento della popolazione e la crescita dell'economia. Ma anche la mobilità dei singoli individui è destinata ad aumentare ulteriormente. Altrettanto significativo, quindi, sarà anche l'aumento del traffico negli agglomerati.

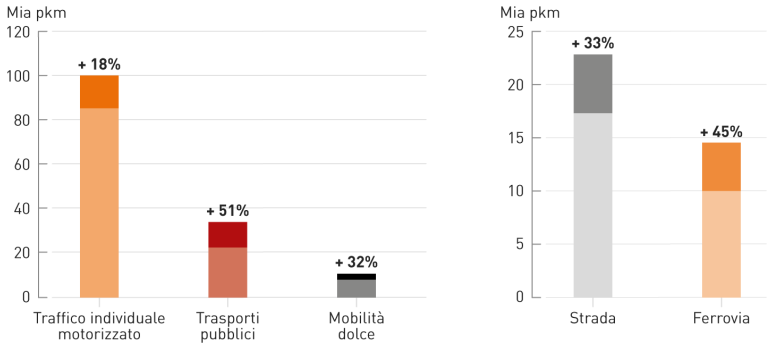
Con i programmi negli agglomerati la Confederazione ha creato in questo contesto uno strumento che permette di sostenere i Cantoni e i Comuni nei loro sforzi per sviluppare le infrastrutture di trasporto negli agglomerati.

Il finanziamento degli attuali programmi d'agglomerato da parte del Fondo infrastrutturale non è a tempo indeterminato, per questo è necessario trovare una nuova soluzione per il traffico d'agglomerato.

Grafico 2

Prestazioni di trasporto e aumento del traffico viaggiatori e merci

▸ Dal 2010 al 2014, in miliardi di persone/km e tonnellate/km



Fonte: ARE
www.economiesuisse.ch

→ **Per garantire un solido finanziamento delle strade nazionali e del traffico d'agglomerato è necessaria una nuova base di finanziamento a tempo indeterminato, che integri anche i veicoli alimentati con forme alternative di propulsione.**

Sfida 3: diminuzione della base di finanziamento proveniente dall'imposta sugli oli minerali

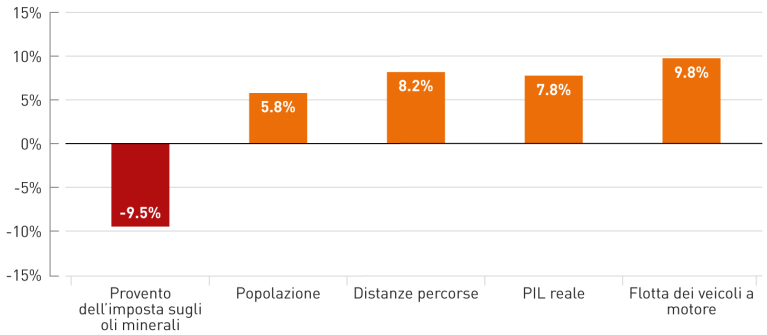
Oggi le infrastrutture delle strade nazionali e del traffico d'agglomerato sono finanziate attraverso l'imposta sugli oli minerali e il contrassegno autostradale. Le entrate derivanti dall'imposta sugli oli minerali e dal supplemento fiscale sugli oli minerali costituiscono le principali fonti di finanziamento della rete stradale. Negli ultimi anni, tuttavia, il gettito ottenuto con queste imposte sui carburanti è diminuito. Dal 2008 al 2015 si è registrato un calo di circa il 10%. Inoltre, nei prossimi anni, nonostante l'aumento del traffico, si prevede che tali entrate continueranno a diminuire. Tale fenomeno è spiegato dalla comparsa di motori più efficienti, che consumano sempre meno carburante. Nell'arco degli ultimi 20 anni il consumo medio di carburante delle auto nuove è diminuito di un terzo, passando da 9,0 a 5,8 litri per 100 chilometri. Inoltre, un numero crescente di automobilisti non partecipano al finanziamento delle strade, poiché si orientano su auto elettriche.

Per garantire un solido finanziamento delle strade nazionali e del traffico d'agglomerato è necessaria dunque una nuova base di finanziamento a tempo indeterminato, che integri anche forme alternative di propulsione.

Grafico 3

Evoluzione, nel confronto, del provento dell'imposta sugli oli minerali

▸ Dal 2010 al 2015



Fonte: DATEC
www.economiesuisse.ch

Il FOSTRA è la soluzione

→ Il FOSTRA rappresenta una soluzione di finanziamento solida per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato. Nel fondo confluirebbero infatti nuove risorse a destinazione vincolata, il cui totale sarebbe pari a circa 1 miliardo di franchi all'anno.

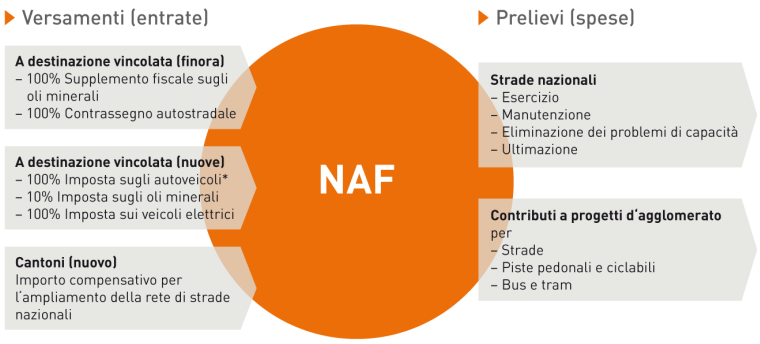
Attraverso il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) il Consiglio federale e il Parlamento hanno ideato una soluzione solida per il finanziamento futuro delle infrastrutture delle strade nazionali e del traffico d'agglomerato. Nel fondo confluirebbero infatti nuove risorse a destinazione vincolata, il cui totale sarebbe pari a circa 1 miliardo di franchi all'anno. Esso sostituirà il Fondo infrastrutturale a tempo determinato, con il quale sono stati finanziati finora i progetti d'agglomerato e i progetti riguardanti le infrastrutture delle strade nazionali (risoluzione dei problemi di capacità e completamento della rete). L'esercizio e la manutenzione della rete delle strade nazionali, finora finanziati attraverso il Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS), in futuro dovrebbero essere gestiti tramite il FOSTRA.

In questo modo si andrebbe a creare, analogamente al Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF), un fondo di finanziamento unico costituito a tempo indeterminato e sancito da una norma costituzionale, in grado di coprire le spese per le strade nazionali. In futuro le spese per l'esercizio, la manutenzione, la decongestione e il completamento della rete delle strade nazionali sarebbero dunque finanziate tramite un unico fondo. In questo modo si metterebbero giustamente a confronto le diverse spese per le strade nazionali e ogni nuovo investimento dovrebbe considerare i relativi costi.

Così come avviene per l'infrastruttura ferroviaria, le entrate del fondo saranno destinate al potenziamento della rete delle strade nazionali secondo un Programma di sviluppo strategico (PROSTRA). I contributi al traffico d'agglomerato saranno versati dal FOSTRA attraverso i programmi d'agglomerato. Il Parlamento solitamente decide ogni quattro anni quali nuovi progetti attuare per quanto riguarda le strade nazionali e il traffico d'agglomerato.

Grafico 4

Una solida base di finanziamento



* Quando necessario, i proventi dell'imposta sugli autoveiceli confluiscono nel finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS)

Fonte: DATEC
www.economiesuisse.ch

In parallelo al FOSTRA il progetto prevede di mantenere attivo anche il Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS). Tuttavia, le spese relative alla rete delle strade nazionali (esercizio, manutenzione) dovrebbero essere interamente sostenute dal FOSTRA. Le voci di costo che rimarrebbero ancora di competenza del FSTS sarebbero principalmente i contributi da versare annualmente ai Cantoni e alle ferrovie (trasporto combinato). Ovvero dei trasferimenti di denaro che sarebbero finanziati attraverso la metà dei proventi dell'imposta sugli oli minerali.

→ **Il FOSTRA potrebbe contare su entrate pari a circa 3 miliardi di franchi all'anno.**

Nuove fonti di finanziamento per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato

Per garantire il finanziamento a lungo termine della rete delle strade nazionali e delle infrastrutture per il traffico negli agglomerati, il FOSTRA sarà dotato di circa 3 miliardi di franchi all'anno. Oltre alle risorse già oggi a destinazione vincolata per le strade e il traffico d'agglomerato (100% delle entrate derivanti dal supplemento fiscale sugli oli minerali e dal contrassegno autostradale), in futuro al FOSTRA dovrebbero essere destinati anche i seguenti incassi, per un valore complessivo di circa un miliardo di franchi:

- 10% delle entrate derivanti dall'imposta sugli oli minerali: assegnazione in linea generale (tranne in caso di eventuali programmi di risparmio della Confederazione) di un ulteriore 10% delle entrate derivanti dall'imposta sugli oli minerali al settore delle strade. Tale percentuale corrisponde a circa 250 milioni di franchi all'anno. In questo modo la percentuale totale del gettito dell'imposta sugli oli minerali che sarebbe destinata al settore delle strade in modo vincolato sarebbe pari al 60% (50% al FSTS, 10% al FOSTRA). Il restante 40% continuerebbe a essere versato nelle casse federali.

- 100% della tassa sull'importazione di automobili: la Confederazione applica una tassa del 4% sulle importazioni di auto e dei loro componenti. Fino a oggi questi proventi, pari a circa 400 milioni di franchi all'anno, erano destinati a sostenere il bilancio federale. In futuro, invece, dovrebbero essere destinati al FOSTRA.

- Aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali: per fare in modo che le entrate riescano a coprire le crescenti uscite per la manutenzione, l'esercizio e l'ampliamento, anche gli utenti della strada dovranno dare il proprio contributo. Il progetto di legge FOSTRA prevede infatti un aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali di quattro centesimi al litro, ma soltanto nel caso in cui le riserve del fondo scendano al di sotto dei 500 milioni di franchi.

- Tassa sui veicoli elettrici: in futuro anche i veicoli che fino a oggi non versavano alcuna imposta sui carburanti verrebbero maggiormente coinvolti nel finanziamento della rete stradale. A partire dal 2020 anche i possessori di veicoli elettrici sarebbero tenuti a versare una tassa per il finanziamento dell'infrastruttura.

- Contributo di compensazione dei Cantoni: i Cantoni dovrebbero versare un contributo annuale di 60 milioni di franchi al FOSTRA. Quale contropartita, la Confederazione inserirebbe all'interno della rete delle strade nazionali 400 km di strade cantonali.

Grafico 5

Entrate a disposizione del FOSTRA
In milioni di franchi all'anno

Attuali mezzi a destinazione vincolata	**2 186 milioni di franchi**
100% del provento del supplemento fiscale sugli oli minerali	1 850 (stato 2015)
100% delle entrate del contrassegno autostradale	336 (stato 2015)
Nuove fonti di reddito	**1 000 milioni di franchi**
10% del provento dell'imposta sugli oli minerali (generalmente)	250 (a partire dal 2018)
100% delle entrate dell'imposta sugli autoveicoli	400 (a partire dal 2018)
Aumento della sovrattassa sugli oli minerali di 4 cts/litro di carburante	200 (in caso di necessità)
Imposta sui veicoli elettrici	90 (a partire dal 2020)
Contributo compensatorio dei cantoni	60 (a partire dal 2020)
Totale dei mezzi per il FOSTRA	**3 186 milioni di franchi**

Fonte: DATEC
www.economiesuisse.ch

Questo mostra che, per evitare la minaccia di eventuali buchi nel finanziamento, è necessario fare ricorso a fonti di finanziamento diverse. In questo modo, oltre agli utenti della strada, anche la Confederazione e i Cantoni forniscono il proprio contributo per la creazione di una solida base di finanziamento per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato. Tuttavia, l'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali sarà applicato soltanto in caso di mancanza di fondi per la realizzazione dei progetti programmati. In questo modo non verrà riscosso denaro per la costituzione di riserve.

→ **Le risorse del FOSTRA verranno impiegate sia per le strade nazionali sia per fornire contributi al traffico d'agglomerato.**

La rete delle strade nazionali sarà ampliata e verranno realizzate nuove infrastrutture per gli agglomerati

Le risorse del FOSTRA verranno impiegate sia per l'ampliamento della rete delle strade nazionali sia per fornire contributi al traffico d'agglomerato.

Strade nazionali

Il fabbisogno finanziario della rete delle strade nazionali nei prossimi anni (dal 2018 al 2030) si aggirerà in media intorno ai 3,1 miliardi di franchi all'anno. Il FOSTRA consente investimenti nei seguenti settori:

- Risoluzione dei problemi di capacità / completamento della rete: per garantire che le infrastrutture di trasporto rimangano efficienti anche in futuro e siano in grado di soddisfare le esigenze del mondo economico e della popolazione, è necessario risolvere gli attuali problemi di capacità della rete. Per farlo è necessario realizzare ulteriori corsie e completare la rete esistente (circonvallazione di Morges, autostrada della Glattal). Il Consiglio federale sottopone ogni quattro anni al vaglio del Parlamento un piano di ampliamento definito in base alle priorità stabilite dal programma di sviluppo strategico. In una prima fase entro il 2030 dovranno essere investiti 3,9 miliardi di franchi.

Grafico 6

Il FOSTRA favorisce tutta la Svizzera

Fonte: DATEC
www.economiesuisse.ch

→ Il fabbisogno finanziario per l'ampliamento delle strade nazionali nei prossimi anni (dal 2018 al 2030) si aggirerà in media intorno ai 3,1 miliardi di franchi all'anno. Il FOSTRA consente investimenti nell'esercizio e nella manutenzione della rete stradale, ma anche per quanto riguarda il completamento della rete stessa e la risoluzione dei problemi di capacità.

- Esercizio e manutenzione: negli ultimi anni i costi per l'esercizio e la manutenzione della rete delle strade nazionali sono aumentati. L'aumento del traffico e il conseguente maggiore logorio delle strade costituiscono un problema importante per quanto riguarda l'esercizio e la manutenzione, soprattutto in relazione a sicurezza, stabilità, disponibilità e capacità. Inoltre, nei prossimi anni, sarà necessario intervenire con opere di risanamento su molte strutture, come ponti e tunnel. Anche il miglioramento della sicurezza dei tunnel o le misure per attenuare il rumore sono sempre più costose.

- Completamento della rete: la rete delle strade nazionali pianificata da oltre 50 anni oggi è stata realizzata soltanto per il 96%. Mancano ancora circa 70 km di strade nazionali nei Cantoni Vallese, Berna e Giura. La maggior parte delle spese necessarie per il completamento della rete delle strade nazionali deciso nel 1960 viene sostenuta dalla Confederazione.

- Ampliamento della rete: con l'acquisizione di 400 km di strade cantonali, la Confederazione amplia la rete delle strade nazionali. Grazie alle strade di nuova acquisizione sarà possibile un migliore collegamento delle città di medie dimensioni, nonché delle regioni periferiche e di quelle di montagna.

Grafico 7

Bisogni di finanziamento delle strade nazionali

▶ Nominale, in milioni di franchi, media 2018-2030

Settore di spesa strade nazionali	in milioni di franchi
Eliminazione problemi di capacità/complementi della rete	659
Ultimazione della rete	279
Gestione e manutenzione (compreso estensioni della rete)	2208
– Gestione	484
– Manutenzione	1174
– Adattamenti	550
Totale	**3146**

Fonte: DATEC
www.economiesuisse.ch

→ Dal 2018 al 2030 ogni anno circa 390 milioni di franchi saranno versati come contributo al traffico d'agglomerato. La Confederazione sostiene progetti selezionati relativi al traffico attraverso contributi pari al massimo al 50% dei costi di investimento.

Traffico d'agglomerato

Dal 2018 al 2030 ogni anno circa 390 milioni di franchi saranno versati come contributo al traffico d'agglomerato. La Confederazione sostiene progetti selezionati relativi al traffico attraverso contributi pari almeno al 30% e fino al massimo al 50% dei costi di investimento. I contributi della Confederazione saranno destinati in modo mirato a progetti riguardanti strade, autobus o tram nonché a progetti riguardanti il traffico pedonale e le piste ciclabili. Le aspettative per quanto riguarda la qualità dei progetti d'agglomerato dei Cantoni e dei Comuni sono molto elevate. Tali progetti sono elaborati, verificati e attuati ogni quattro anni.

L'economia dice Sì a un FOSTRA equilibrato

→ **economiesuisse sostiene il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) approvato dal Parlamento.**

Dotato di una base di finanziamento solida, il FOSTRA consente uno sviluppo mirato delle infrastrutture di trasporto fondamentali per l'economia e la società. Le strade nazionali, spina dorsale dell'infrastruttura di trasporto, e gli agglomerati, centri dello sviluppo economico e demografico, si trovano ad affrontare sfide molto importanti per quanto riguarda il traffico. Il FOSTRA rappresenta una soluzione.

Il Consiglio nazionale ha accettato la modifica costituzionale con 146 voti contro 48 (4 astensioni), il Consiglio degli Stati con 41 voti contro 1 (2 astensioni). economiesuisse sostiene il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato votato dal Parlamento per i seguenti motivi:

→ **Il FOSTRA è la giusta risposta alle sfide riguardanti gli agglomerati e la rete delle strade nazionali. Solo in questo modo la nostra infrastruttura di trasporto potrà rimanere concorrenziale a livello internazionale.**

Sviluppo delle infrastrutture di trasporto a lungo termine

Infrastrutture di trasporto efficienti e con un solido finanziamento rappresentano un fattore importante per la piazza economica svizzera. Grazie a un finanziamento solido, sancito a livello costituzionale, si creano le basi per uno sviluppo delle infrastrutture stradali e del traffico d'agglomerato che risponda alle esigenze specifiche in tutte le zone del paese. Tale intervento risulta inoltre particolarmente urgente visti gli attuali problemi di capacità e il previsto aumento del traffico. Con il FOSTRA la rete stradale, oggi senza dubbio la modalità di trasporto più importante per il traffico viaggiatori e il traffico merci, potrebbero contare così su una solida base di finanziamento e su un piano strategico per il suo ampliamento. L'equilibrato FOSTRA è la risposta giusta alle sfide riguardanti gli agglomerati e la rete delle strade nazionali. Solo in questo modo la nostra infrastruttura di trasporto potrà rimanere concorrenziale a livello internazionale.

→ **Grazie al FOSTRA verrebbe sancita a livello costituzionale la creazione di un fondo a tempo indeterminato. In questo modo il settore stradale sarebbe trattato allo stesso modo del settore ferroviario, per il quale è già stato creato un Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) approvato con la votazione sul progetto FAIF già nel 2014.**

Completare il finanziamento solido del sistema di trasporto

È necessario elaborare una soluzione integrativa per il Fondo infrastrutturale a tempo determinato, in modo tale da garantire investimenti mirati nella rete delle strade nazionali e nel traffico d'agglomerato anche in futuro. Grazie al FOSTRA verrebbe sancita a livello costituzionale la creazione di un fondo a tempo indeterminato. In questo modo il settore stradale sarebbe trattato allo stesso modo del settore ferroviario, per il quale è già stato creato un Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) approvato con la votazione sul progetto FAIF già nel 2014. Grazie al FOSTRA in futuro anche il traffico stradale e d'agglomerato potrà trarre vantaggi dalla maggiore sicurezza per quanto riguarda la pianificazione e la realizzazione. Inoltre, il finanziamento delle strade nazionali attraverso un unico fondo garantisce maggiore flessibilità e trasparenza per quanto riguarda l'utilizzo delle risorse. Grazie al FOSTRA sarà possibile completare un sistema di finanziamento solido del traffico sia su rotaia che su strada. Tutto questo senza pesare in modo sproporzionato sugli automobilisti: l'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali sarà attuato soltanto in caso di mancanza dei fondi per la realizzazione di progetti programmati (nessuna riserva).

→ **Il paese ha bisogno del FOSTRA per risolvere rapidamente gli attuali problemi di capacità e sviluppare in modo mirato la rete delle strade nazionali.**

Risoluzione degli importanti problemi di capacità della rete delle strade nazionali

La capacità della rete delle strade nazionali sta arrivando al limite. Da anni lo sviluppo dell'infrastruttura non è in grado di soddisfare le richieste. Di conseguenza, dal 2008 il numero delle ore di coda sulle strade nazionali è raddoppiato. Non possiamo assistere senza agire all'aumento costante delle code, che anno dopo anno provoca costi sempre maggiori a livello politico-economico nell'ordine dei miliardi di franchi. Il paese ha bisogno del FOSTRA per eliminare rapidamente gli attuali problemi di capacità e sviluppare in modo mirato la rete delle strade nazionali secondo delle priorità economiche. Tutti gli utenti della strada sarebbero favoriti da un traffico più scorrevole: attori economici e pendolari risparmierebbero tempo e denaro.

→ Il FOSTRA contribuisce a sollevare città e agglomerati dai problemi relativi al traffico. Senza il FOSTRA i contributi federali vengono destinati ai progetti d'agglomerato.

Minor carico su città e agglomerati

I maggiori problemi di traffico si registrano negli agglomerati urbani densamente popolati e in cui si concentrano le attività economiche. Il FOSTRA contribuisce a sollevare città e agglomerati dai problemi relativi al traffico. Cantoni e Comuni dipendono dal sostegno fornito dalla Confederazione. Senza il FOSTRA i contributi federali vengono destinati ai progetti d'agglomerato. Grazie al FOSTRA sarà possibile garantire anche in futuro le risorse necessarie per circonvallazioni, strade di scorrimento, bus, tram e metro ma anche per le infrastrutture per il traffico pedonale e le piste ciclabili. La Confederazione sarà attenta anche in futuro a coordinare strettamente lo sviluppo dei centri abitati e l'evoluzione del traffico.