



Scheda informativa 2

Finanziamento del traffico stradale a livello federale

1. Entrate attuali – finanziamento speciale del traffico stradale (FSTS)

Attraverso i mezzi finanziari a destinazione vincolata del **finanziamento speciale del traffico stradale (FSTS)** vengono finanziati i compiti e le spese connessi con la circolazione stradale, tra cui le spese per le strade nazionali, i contributi per il promovimento del traffico combinato e del trasporto di autoveicoli accompagnati nonché i versamenti nel fondo infrastrutturale, i contributi ai costi delle strade principali e i contributi a grandi progetti ferroviari nel quadro del fondo FTP (contributo del 25 % alla NFTA).

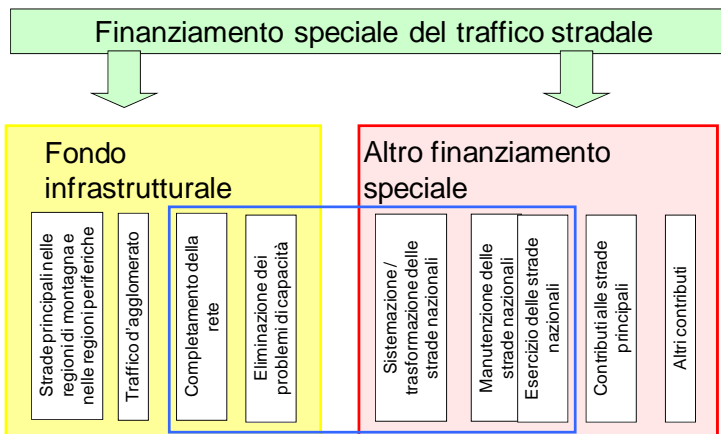


Figura: Finanziamento speciale del traffico stradale (i compiti legati alle strade nazionali sono incorniciati in blu)

I mezzi finanziari del FSTS sono costituiti dalla metà dei proventi dell'imposta sugli oli minerali, dai proventi del supplemento fiscale sugli oli minerali e dai proventi netti del contrassegno autostradale. L'imposta sugli oli minerali è di 45 centesimi per litro di carburante (ultimo adeguamento nel 1993), il supplemento fiscale sugli oli minerali è di 30 centesimi per litro di carburante (ultimo adeguamento nel 1974), mentre il prezzo del contrassegno autostradale, di 40 franchi all'anno, è rimasto invariato dal 1995.

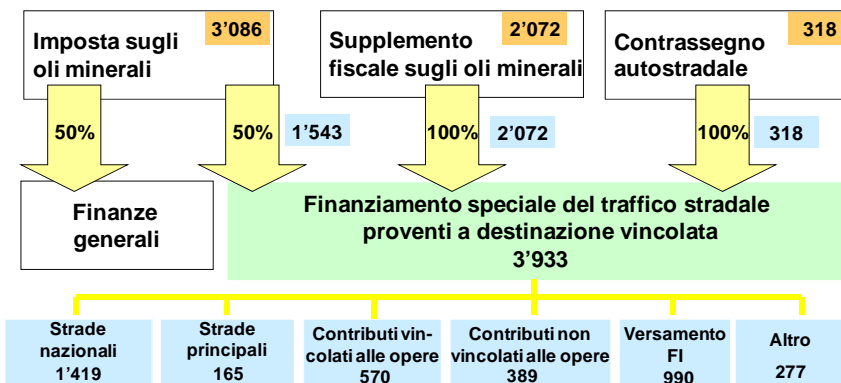


Figura: Flussi finanziari strade a livello federale relativi al 2009 in milioni i franchi

2. Uscite – fabbisogno ordinario

Il fabbisogno ordinario comprende in particolare:

- i costi per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione della rete delle strade nazionali;
- i versamenti nel **fondo infrastrutturale (IF)** per il completamento della rete delle strade nazionali, l'eliminazione dei problemi di capacità della rete delle strade nazionali, i contributi per le misure volte a migliorare le infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati, nonché i contributi per la conservazione del sostrato qualitativo delle strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche;
- **altri contributi vincolati alle opere**, ad esempio i contributi a favore di grandi progetti ferroviari (contributo del 25 % alla NFTA), i contributi per il promovimento del traffico combinato e del trasporto su rotaia di autoveicoli accompagnati o i contributi per le misure di protezione dell'ambiente rese necessarie dal traffico stradale;
- **contributi generali** alle spese cantonali per le strade aperte alla circolazione degli autoveicoli e ai Cantoni privi di strade nazionali già aperte al traffico.

3. Uscite – fabbisogno supplementare

Il possibile fabbisogno supplementare comprende in particolare:

- costi in seguito all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali nel quadro dell'attuazione del Piano settoriale dei trasporti (inserimento di 400 km di vie di collegamento nell'attuale rete delle strade nazionali);
- costi in seguito all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali per l'eliminazione dei problemi di capacità (ampliamenti della rete, ad es. autostrada della Glattal, Morges-Ecublens);
- costi che risultano dal controprogetto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici».

4. Rischio di carenze finanziarie

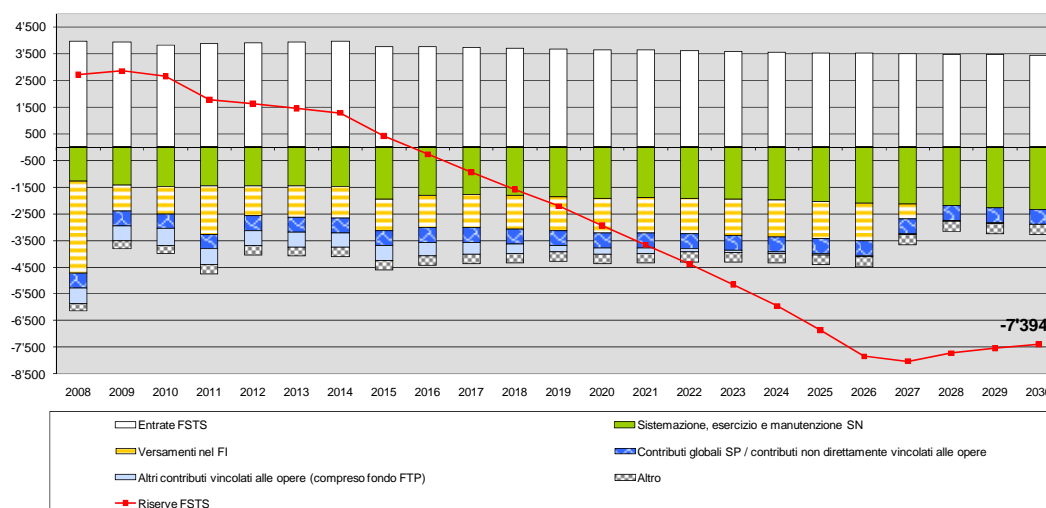


Figura: Scenario di base Entrate e uscite in milioni di franchi in base agli scenari dell'Ufficio federale delle strade. Per gli anni 2010-2014 sono stati utilizzati i dati del preventivo 2011 e del piano finanziario 2012-2014 (stato: 10 giugno 2010)

Già per quanto riguarda il fabbisogno ordinario si profila una copertura insufficiente, che risulta ancora più marcata per il fabbisogno prevedibile in seguito a nuovi compiti

supplementari. Al momento questi ultimi non sono finanziati e con le entrate attuali non sono neanche finanziabili per cui è probabile che ne derivino carenze finanziarie.

5. Misure per evitare le carenze finanziarie

Al fine di attenuare questi problemi finanziari, è necessario incrementare ulteriormente l'efficacia e l'efficienza con la quale vengono svolti i compiti previsti. L'attuazione della NPC ha già consentito di ottenere importanti risultati e il DATEC continuerà ad esaminare la situazione per identificare potenziali di miglioramento. Tuttavia, il solo incremento dell'efficienza e dell'efficacia non è sufficiente a evitare le carenze finanziarie che si prospettano, ma sono necessarie altre misure. Il Consiglio federale propone di procedere in due tappe:

- **Prima tappa: aumento del prezzo del contrassegno autostradale**

L'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali (400 km di nuove strade nazionali) dovrà essere finanziato con un aumento del prezzo del contrassegno autostradale dagli attuali 40 franchi a 80-100 franchi all'anno. Parallelamente verrà introdotto un contrassegno autostradale di breve durata (1-2 mesi) al prezzo di 40 franchi.

Per alzare il prezzo del contrassegno autostradale è necessario adeguare la legge sul contrassegno stradale. Tutte le entrate supplementari confluiranno nel FSTS. Questa misura potrà essere attuata a breve o a medio termine. La nuova regolamentazione sul contrassegno autostradale si applicherà non appena gli accantonamenti del FSTS scenderanno sotto il miliardo di franchi.

- **Seconda tappa: aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali**

I mezzi finanziari necessari per coprire il «fabbisogno ordinario» potranno essere assicurati aumentando il supplemento fiscale sugli oli minerali di 7-10 centesimi al litro. Nel contempo, nell'ambito di questa seconda tappa si dovrà anche decidere in quale modo finanziare il restante fabbisogno prevedibile che si verrà a creare per far fronte ai nuovi compiti supplementari. Tale decisione sarà fortemente influenzata dall'esito della votazione popolare sull'iniziativa «Per i trasporti pubblici».

L'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali richiede un adeguamento della legge sull'imposizione degli oli minerali. Tutte le entrate supplementari confluiranno nel FSTS. L'ultimo aumento del supplemento risale al settembre 1974 e da allora non è avvenuto nessun adeguamento al rincaro verificatosi sul fronte delle spese e che ha deprezzato il supplemento del 50 per cento. Anche questa misura può essere attuata a breve o medio termine.

6. Impatto dell'aumento delle imposte

L'imposta sugli oli minerali è un importo fisso riscosso sulla quantità di olio minerale venduta. L'adeguamento automatico al rincaro non viene effettuato. Dal 1993 (aumento dell'imposta sugli oli minerali) le imposte sugli oli minerali e il supplemento fiscale sugli oli minerali hanno gravato sempre meno sulle prestazioni chilometriche a causa del minore consumo di carburante. Per quanto riguarda un'automobile con un consumo medio, ciò significa che tra il 1993 e il 2009 l'imposizione fiscale reale su 100 km è diminuita di poco più del 20 per cento.

7. Misure a lungo termine

A fronte dei problemi di finanziamento che si profilano per le infrastrutture di trasporto è opportuno analizzare e discutere in modo approfondito possibili soluzioni di ogni tipo. Un sistema di mobility pricing basato sul principio di causalità, che copra le spese e contribuisca a regolare il traffico è uno strumento di gestione e di finanziamento che può contribuire a finanziare le infrastrutture di trasporto, a sfruttare in maniera ottimale le capacità esistenti e a influire positivamente sui disagi creati al traffico ad es. da colonne, riducendo in questo modo i costi per l'economia nazionale.

20.01.2011