



12 dicembre 2016

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

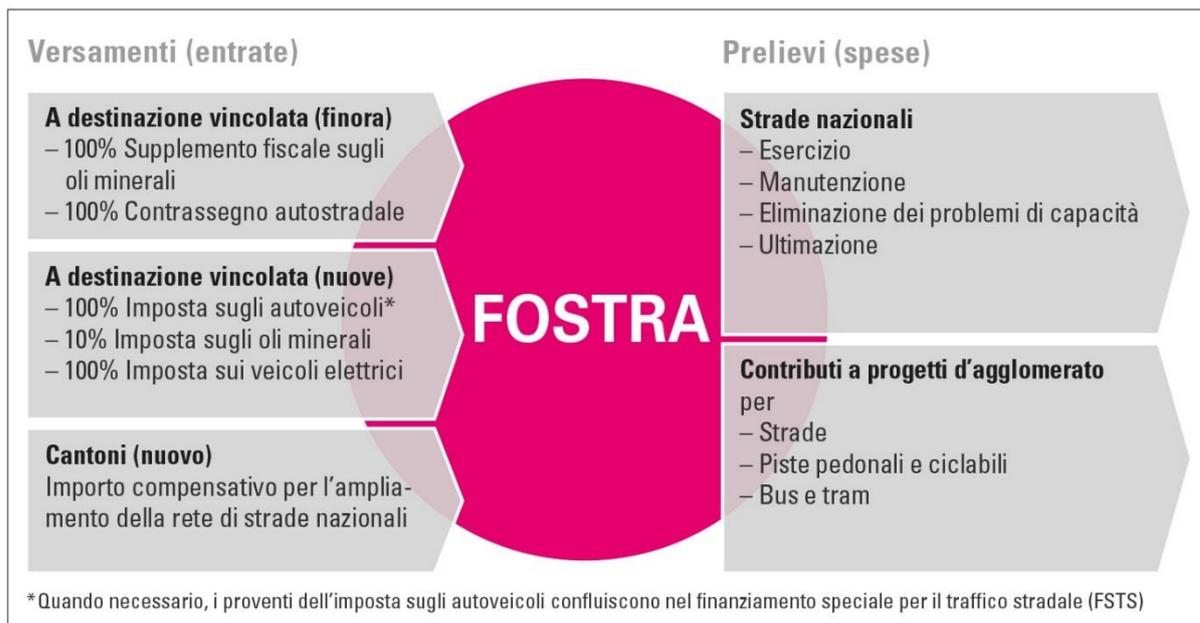
## Factsheet «Una solida base d'investimento»

### Sintesi

Quali risorse alimentano il Fondo.....	2
Destinazione delle risorse .....	3
I vantaggi del Fondo.....	4

Il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), strumento a tempo indeterminato istituito con norma costituzionale analogamente al Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF), getta basi solide per il finanziamento delle strade nazionali e la compartecipazione ai progetti infrastrutturali degli agglomerati in un'ottica di lungo periodo. Il Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS) resta operativo e sarà utilizzato dalla Confederazione per erogare i contributi stradali ai Cantoni.

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



Il FOSTRA sostituisce il Fondo infrastrutturale (FI), una cassa a tempo determinato le cui risorse sono state finora utilizzate per completare la rete delle strade nazionali, eliminare i problemi di capacità nonché erogare contributi per i progetti di agglomerato e per le strade principali nelle regioni di montagna e periferiche. A questi compiti col FOSTRA si aggiungeranno l'esercizio e la manutenzione delle

strade nazionali. Dal Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS) che, seppur in forma modificata, continuerà a esistere, saranno attinti i contributi stradali versati dalla Confederazione ai Cantoni.

## Quali risorse alimentano il Fondo

Per garantire nel lungo periodo il finanziamento della rete delle strade nazionali e delle infrastrutture di trasporto in città e agglomerati, Consiglio federale e Parlamento propongono le seguenti misure, che coinvolgono utenti, Confederazione e Cantoni.

- **Aumento di 4 centesimi del supplemento fiscale sugli oli minerali (entrate aggiuntive annue previste di circa 200 milioni di franchi annui). Nessuna costituzione di riserve!**  
La principale fonte di introito per il FOSTRA è costituita dai proventi del supplemento fiscale sugli oli minerali, che attualmente ammonta a 30 centesimi per litro di carburante. Nel 2015 il gettito è stato pari a 1,850 miliardi di franchi. Ma poiché dal 1974 non vi è stato più alcun adeguamento al rincaro e i veicoli moderni consumano sempre meno, le entrate scendono. Nel progetto FOSTRA è previsto un incremento di 4 centesimi al litro del supplemento fiscale sugli oli minerali. Tale aumento non andrà tuttavia a creare accantonamenti, ma si applicherà soltanto quando le riserve del Fondo scenderanno al di sotto dei 500 milioni di franchi, probabilmente non prima del 2019.
- **Trasferimento del gettito dell'imposta sugli autoveicoli dal bilancio generale della Confederazione al FOSTRA (nuova destinazione vincolata, dal 2018 circa 400 milioni di franchi annui).**  
La Confederazione applica su autovetture e componenti un'imposta all'importazione del 4%, che nel 2015 ha prodotto circa 390 milioni di franchi di entrate nelle casse dello Stato. Consiglio federale e Parlamento propongono che tale gettito confluisca con destinazione vincolata nel FOSTRA, aumentando così la quota di imposte versate dagli automobilisti riutilizzata per l'infrastruttura stradale.
- **Aumento dal 50 al 60% della destinazione vincolata dell'imposta sugli oli minerali (circa 250 milioni di franchi annui).**  
Oggi per ogni litro di benzina e gasolio acquistato si versano rispettivamente 43,12 e 45,87 centesimi di imposta sugli oli minerali. Le tariffe sono ferme dal 1993. Nel 2015 il tributo ha prodotto entrate per 2,780 miliardi di franchi: una metà è confluita nel Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS), l'altra è stata messa a disposizione del bilancio generale della Confederazione, che l'ha utilizzata ad esempio per l'Esercito o l'agricoltura. Nel quadro del progetto FOSTRA, Consiglio federale e Parlamento hanno deciso che in futuro complessivamente il 60% dell'imposta sugli oli minerali tornerà al settore stradale: il 50% nel FSTS e il 10% nel FOSTRA. L'aumento del 10% corrisponde nel lungo periodo (tenendo conto del calo delle entrate) a un contributo di circa 250 milioni di franchi.
- **Tassa sui veicoli elettrici prevista dal 2020 (nuova entrata a destinazione vincolata; circa 90 milioni di franchi annui)**  
Gli utenti di veicoli elettrici o ad altre trazioni alternative non pagano imposte sugli oli minerali e, tranne che per la vignetta autostradale, non contribuiscono al finanziamento delle strade a livello federale. La Confederazione prevede un aumento della percentuale di questi veicoli da qui al 2030. E poiché anch'essi necessitano di un'infrastruttura efficiente, Consiglio federale e Parlamento hanno deciso che dal 2020 i possessori di veicoli elettrici dovranno contribuirvi versando un apposito tributo.
- **Contributo compensativo dei Cantoni (nuova entrata a partire dal 2020: circa 60 milioni di franchi annui)**  
Nel quadro del progetto FOSTRA il Parlamento ha deliberato l'acquisizione nella rete nazionale di circa 400 chilometri di strade cantonali, sgravando finanziariamente i Cantoni interessati. In contropartita questi ultimi verseranno un contributo pari a 60 milioni di franchi a titolo di compensazione per l'incremento della spesa federale dovuto a esercizio e manutenzione dell'infrastruttura rilevata. La compensazione sarà calcolata per ciascun Cantone in funzione dei tratti ceduti e il versamento si sostanzierà nella riduzione dei contributi destinati ai Cantoni stessi per le strade principali (dal FSTS) e di quelli non vincolati alle opere. Gli importi non erogati (compensazioni) saranno trasferiti direttamente dal FSTS al FOSTRA.

Le misure di cui sopra porteranno entrate aggiuntive al FOSTRA per un totale di circa un miliardo di franchi all'anno. Calcolando i proventi della vignetta autostradale, il cui prezzo rimane invariato, e il

gettito del supplemento fiscale sugli oli minerali, anch'esso immutato, nel periodo 2018-2030 il FO-STRÀ avrà a disposizione mediamente circa tre miliardi di franchi annui.

## Destinazione delle risorse

### Strade nazionali

- **Esercizio:** pulizia, manutenzione aree verdi, sgombero neve ecc. (uscite 2015: 347 milioni di franchi)
- **Manutenzione e sistemazione/potenziamento:** risanamenti, rinnovo manto stradale, sostituzione ponti, adeguamenti a nuove norme, misure antinquinamento acustico, sicurezza nelle gallerie ecc. (uscite 2015: 1227 milioni di franchi)
- **Eliminazione dei problemi di capacità:** realizzazione di nuove corsie di marcia e integrazioni della rete (uscite 2015: 54 milioni di franchi)
- **Completamento della rete delle strade nazionali:** in particolare nei Cantoni del Vallese, di Berna e del Giura (uscite 2015: 493 milioni di franchi)

Effettuando una proiezione sugli anni dal 2018 al 2030, per esercizio, manutenzione e sistemazione/potenziamento, inclusi gli interventi per migliorare la scorrevolezza sulle strade nazionali, il Consiglio federale stima uscite annue pari a 2,2 miliardi di franchi (cfr. tabella).

### Fabbisogno finanziario strade nazionali in termini nominali

(milioni di franchi / dati nominali incl. 1% rincaro annuo)*	Media 2018–2030
<b>Esercizio / Manutenzione / Sistemazione (adeguamenti)</b>	<b>2208</b>
– Esercizio	484
– Manutenzione	1174
– Sistemazione (adeguamenti)	550
<b>Completamento della rete</b>	<b>279</b>
<b>Aumenti di capacità</b>	<b>659</b>
– NEB 1: circonvallazioni, ecc.	51
– PEB M1+2 (eliminazione problemi capacità, moduli 1 e 2)	419
– PEB M3 (eliminazione problemi capacità, modulo 3)	171
– NEB 2: autostrada della Glatttal, circonvallazione di Morges	19
<b>Totale</b>	<b>3146</b>

\* Gli arrotondamenti possono produrre somme leggermente discordanti dal totale (parziale)

NEB: nuovo decreto concernente la rete delle strade nazionali

PEB M1+2: moduli 1 e 2 del Programma di eliminazione dei problemi di capacità

PEB M3: modulo 3 del Programma di eliminazione dei problemi di capacità

### Traffico d'agglomerato

**Miglioramenti a livello di traffico d'agglomerato:** contributi per progetti legati all'infrastruttura di trasporto in città e agglomerati urbani, es. strade, percorsi pedonali e ciclistici, bus e tram (uscite 2015: 212 milioni di franchi).

Con il FO-STRÀ in una prima fase (2018–2030) sono stati preventivati mediamente circa 390 milioni di franchi annui per i programmi d'agglomerato.

## I vantaggi del Fondo

- **Ancoraggio costituzionale**

Il FOSTRA sarà istituito con norma costituzionale, senza vincoli temporali; saranno indicate le fonti di alimentazione e la destinazione vincolata. Esso costituisce quindi un solido strumento per il finanziamento delle strade nazionali e del traffico d'agglomerato in un'ottica di lungo periodo.

- **Finanziamento analogo per strada e rotaia**

Il FOSTRA esplica le sue funzioni per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato sulla falsariga del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF), creato dalla Confederazione per le strade ferrate. Strada e rotaia vengono in tal modo equiparate.

- **Un fondo unico per esercizio, manutenzione e sistemazione/potenziamento**

Finora le attività del sistema delle strade nazionali sono state finanziate da diversi fondi ovvero da diversi bilanci: Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS) e Fondo infrastrutturale (FI). Con il FOSTRA questa separazione viene superata. In futuro esercizio, manutenzione e sistemazione/potenziamento saranno finanziati da un'unica fonte, aumentando così flessibilità e trasparenza.

- **Più efficienza, maggiore certezza di pianificazione e realizzazione**

I grandi progetti di costruzione possono subire ritardi per ricorsi, maltempo o altre cause di forza maggiore. Finora le risorse non utilizzate non potevano essere semplicemente riportate all'anno successivo né potevano essere stanziati in anticipo fondi già attribuiti all'esercizio successivo in caso di rapido avanzamento dei lavori, ad esempio per un autunno mite. Con il FOSTRA questo principio di annualità si allenta, aumentando la flessibilità come pure la certezza di finanziamento e realizzazione.

- **Accantonamenti per grandi progetti**

Finora sussistevano limiti alla liquidazione di accantonamenti su più anni per finanziare ad esempio grandi progetti. Il FOSTRA, in quanto conto speciale, non è più parte integrante del Conto ordinario della Confederazione e le sue uscite non sono quindi soggette al freno all'indebitamento. Il Fondo può creare riserve ma non può indebitarsi.

- **Tutti i contributi ai Cantoni da un'unica fonte**

Con la creazione del FOSTRA interviene una leggera modifica per il FSTS, strumento che finanzia, fra l'altro, i contributi stradali per i Cantoni e ora rileverà dal Fondo infrastrutturale il compito di erogare i contributi per le strade principali in regioni di montagna e periferiche. Per il resto dal FSTS proverranno prevalentemente trasferimenti con cadenza annuale, non più legati a progetti concreti e che per questo non richiedono la costituzione di un fondo.