12 dicembre 2016

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

## Factsheet «Il progetto FOSTRA in sintesi»

**Sintesi**

Una solida base per gli investimenti ..... 1
Strade nazionali efficienti e in buono stato ..... 2
La Confederazione promuove i progetti negli agglomerati ..... 3
La copertura del disavanzo ..... 3
Il Finanziamento speciale per il traffico stradale resta ..... 3

Dal 1960 nel nostro Paese il traffico motorizzato privato è più che quintuplicato e, secondo le «Prospettive di traffico 2040» della Confederazione, esso continuerà a crescere, mettendo a dura prova l'infrastruttura, aumentando i costi di esercizio e manutenzione e determinando problemi di viabilità, in particolare nelle città e negli agglomerati. Per gestire questo incremento della mobilità sono indispensabili nuovi investimenti in un'ottica di lungo periodo: per finanziarli è stato elaborato il progetto di un Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), una cassa a tempo indeterminato analoga al Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) e creata con norma costituzionale. Le risorse sono ampiamente garantite: i contributi provengono tanto dalle casse federali quanto dagli automobilisti, oltre che dai Cantoni.

## Una solida base d'investimento

Attualmente le strade nazionali vengono sostenute dal Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS), comunemente noto come «cassa delle strade» e alimentato da metà dei proventi dell'imposta sugli oli minerali, dal supplemento fiscale sugli oli minerali e dagli incassi della vignetta autostradale. Il FSTS eroga, fra l'altro, anche i contributi federali per le strade cantonali e versa circa 900 milioni di franchi all'anno nel Fondo infrastrutturale (FI). Quest'ultimo finanzia i progetti per il completamento della rete delle strade nazionali e l'eliminazione dei problemi di capacità, oltre a erogare contributi per progetti di viabilità in città e agglomerati nonché per le strade principali nelle regioni di montagna e periferiche.

Il FI ha una scadenza: per effettuare ulteriori investimenti è necessario un rifinanziamento. A questo scopo Consiglio federale e Parlamento propongono la creazione di un Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) che, analogamente al Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF), sarà istituito con norma costituzionale, avrà durata illimitata e sarà utilizzato per finanziare le strade nazionali e il traffico d'agglomerato, oltre che esercizio e manutenzione delle strade nazionali stesse. Il FOSTRA aumenta la certezza di pianificazione e realizzazione.

Per dotare il Fondo di risorse sufficienti e coprire il disavanzo che si va profilando per il futuro, Consiglio federale e Parlamento propongono le seguenti misure:

- assegnazione del gettito dell'imposta sugli autoveicoli con destinazione vincolata al FOSTRA e non più alle casse federali (nuovo vincolo di destinazione, circa 400 milioni di franchi all'anno)
- assegnazione del 5% del gettito dell'imposta sugli oli minerali al FOSTRA dal 2018 e, di norma, del 10% dal 2020 (nuovo vincolo di destinazione; circa 125 ovvero 250 milioni di franchi annui)
- tassa sui veicoli elettrici dal 2020 (nuova entrata e nuovo vincolo di destinazione; circa 90 milioni di franchi annui)
- contributo compensativo dai Cantoni (nuova entrata dal 2020; circa 60 milioni di franchi annui)
- aumento di 4 centesimi per litro di carburante del supplemento fiscale sugli oli minerali (entrate supplementari annue previste: circa 200 milioni di franchi annui), non prima del 2019.

Tali misure, a cui contribuirebbero tanto gli utenti quanto Confederazione e Cantoni, procurerebbero al FOSTRA entrate supplementari annue di circa un miliardo di franchi. Calcolando le attuali risorse a destinazione vincolata (proventi del supplemento fiscale sugli oli minerali e della vignetta autostradale), il fondo avrebbe quindi a disposizione ogni anno circa tre miliardi di franchi.

⇨ *Per ulteriori informazioni: Factsheet «Una solida base d'investimento»*

## Strade nazionali efficienti e in buono stato

Per conservare l'efficienza dell'infrastruttura di trasporto, occorrono interventi di potenziamento mirati che, analogamente a quanto avviene per le ferrovie, saranno definiti e gradualmente realizzati nel quadro del **Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA)**. Coordinandosi con i programmi delle ferrovie e i progetti infrastrutturali per gli agglomerati, il Consiglio federale presenterà ogni quattro anni al Parlamento un messaggio con cui proporrà una fase di potenziamento, richiedendo contemporaneamente il corrispondente credito d'impegno. Esprimendosi sui progetti, le loro priorità e sul finanziamento, sarà quindi l'organo legislativo a stabilire ogni quattro anni le nuove opere da realizzare. La fase di realizzazione 2030 prevede progetti volti a eliminare i problemi di capacità delle strade nazionali per un ammontare di 6,5 miliardi di franchi.

Accanto alle misure di potenziamento vengono erogati annualmente circa 2,2 miliardi di franchi per esercizio, manutenzione e adeguamento, che includono fra l'altro i correttivi per la gestione del traffico e un migliore utilizzo delle capacità esistenti.

Il progetto FOSTRA prevede altresì l'acquisizione di circa 400 chilometri di strade cantonali nella rete nazionale. La rete autostradale esistente, quasi completata, è stata stabilita a norma di legge nel 1960 con il **decreto concernente la rete delle strade nazionali (NEB)**: da allora non sono state apportate che modifiche marginali, sebbene la popolazione nel frattempo sia cresciuta da 5,4 a 8 milioni di persone e il traffico stradale sia quintuplicato. Per fare fronte alle nuove esigenze il Parlamento ha deciso di accogliere nella rete circa 400 chilometri di tratti cantonali, in modo da ottimizzare i collegamenti fra la rete stessa e città di media grandezza, agglomerati, regioni montane e aree rurali. I Cantoni contribuiscono versando ogni anno 60 milioni di franchi per l'esercizio e la manutenzione.

Fra i nuovi tratti acquisiti vi sono Berna-Bienne, Bellinzona-Locarno, Spiez-Kandersteg e Gampel-Goppenstein (le strade che portano al treno navetta del Lötschberg), la strada del passo del Giulio e il raccordo dell'Hirzel.

⇨ *Per ulteriori informazioni: Factsheet «Il futuro della rete delle strade nazionali»*

## La Confederazione promuove i progetti negli agglomerati

Le maggiori sfide legate alla circolazione riguardano città e agglomerati, realtà che da sole non sono in grado di finanziare gli adeguamenti e i potenziamenti necessari per l'infrastruttura di trasporto. Per questo dal 2008 la Confederazione contribuisce a tali progetti tramite risorse attinte al Fondo infrastrutturale a tempo determinato: queste vengono stanziate sulla base dei cosiddetti programmi di agglomerato, con cui Cantoni, Città e Comuni pianificano insieme gli investimenti e coordinano lo sviluppo della circolazione e la politica insediativa.

Negli anni scorsi tali programmi sono diventati un elemento fondamentale per la pianificazione territoriale e dei trasporti: molti progetti stradali e di trasporto pubblico, nonché di mobilità pedonale e ciclistica, hanno potuto essere realizzati soltanto grazie al contributo della Confederazione. Su 55 agglomerati urbani, finora sono stati 45 a beneficiare delle risorse federali provenienti dal Fondo infrastrutturale. Dei 6 miliardi di franchi stanziati, il Parlamento ha già autorizzato spese per 5,8 miliardi, assegnando quindi i fondi a progetti concreti.

Il progetto FOSTRA intende gettare basi certe nel lungo periodo per il co-finanziamento dei programmi di agglomerato da parte della Confederazione. Per migliorare le infrastrutture di trasporto di città e agglomerati saranno erogati in una prima fase circa 390 milioni di franchi all'anno.

- ⇨ *Per ulteriori informazioni: Factsheet «Incentivo al traffico d'agglomerato»*

## La copertura del disavanzo

Attualmente il finanziamento delle strade nazionali è ancora garantito, ma le riserve sono in calo. Se non si interviene, a partire dal 2018/2019 si rischia che i progetti di spesa non abbiano copertura: in sostanza da un lato le uscite aumentano e dall'altro le entrate diminuiscono.

Le uscite aumentano in primo luogo perché le strade nazionali, sempre più sollecitate, hanno costi di esercizio e manutenzione in crescita, oltre a richiedere potenziamenti per rimanere efficienti. Le uscite aumenteranno anche per la necessità di risanare numerosi ponti e gallerie ormai datati e di soddisfare esigenze sempre più incalzanti, come protezione dal rumore, sicurezza, ponti faunistici o prevenzione dei pericoli naturali. In termini reali le entrate diminuiscono perché da decenni l'imposizione sugli oli minerali non viene adeguata al rincaro: il supplemento fiscale sugli oli minerali è invariato dal 1974 e l'imposta sugli oli minerali è ferma dal 1993, mentre i costi di costruzione e manutenzione subiscono interamente l'aumento generale dei prezzi, destabilizzando gli equilibri di finanziamento. La diminuzione delle entrate è dovuta inoltre al fatto che le moderne autovetture consumano sempre meno carburanti fossili o addirittura non li utilizzano.

- ⇨ *Per ulteriori informazioni: Factsheet «Andamento delle imposte sugli oli minerali»*

## Il Finanziamento speciale per il traffico stradale resta

Il Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS) resterà, seppur in forma modificata, e beneficerà di metà del gettito dell'imposta sugli oli minerali (2015: 1,390 miliardi di franchi). Il fondo finanzierà tutte le attività e le spese legate al traffico stradale non sostenute dal FOSTRA: in primo luogo, i trasferimenti federali ai Cantoni, come i contributi ai costi per le strade principali (erogazioni 2015: 175 milioni di franchi), i contributi stradali generali (357 milioni di franchi) e i contributi per il mantenimento qualitativo delle strade principali nelle regioni di montagna e periferiche (46 milioni di franchi). Inoltre il FSTS verserà contributi al Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, per il trasferimento del traffico merci, per la protezione naturalistica e paesaggistica e per la prevenzione dei pericoli naturali (613 milioni di franchi).

- ⇨ *Per ulteriori informazioni: Factsheet «Il nuovo ruolo della cassa delle strade»*