



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Ufficio federale delle strade USTRA

SOTTOSTRATEGIA FINANZIAMENTO

Edizione 2021 V 1.1

Sommario

1.	Introduzione	4
2.	Obiettivi 2030 di riferimento	5
3.	Situazione e interventi necessari	5
4.	Ambiti di intervento strategici	7
5.	Misure	8
5.1	Ambito di intervento 1: strumenti esistenti	8
5.2	Ambito di intervento 2: nuova tassa chilometrica	9
5.3	Ambito di intervento 3: nuovi strumenti tariffari per la gestione delle capacità di trasporto	9
5.4	Ambito di intervento 4: riduzione e trasferimento dei costi esterni / attuazione del principio di causalità	10
5.5	Ambito di intervento 5: TTPCP	10
6.	Aggiornamento	11
7.	Per approfondimenti	11
8.	Contatti per ulteriori informazioni	11

1. Introduzione

La sottostrategia «Finanziamento», parte integrante dell'Indirizzo strategico dell'USTRA, definisce le misure volte a conseguire gli obiettivi 2030 indicati dalle linee guida in tema di finanziamento.

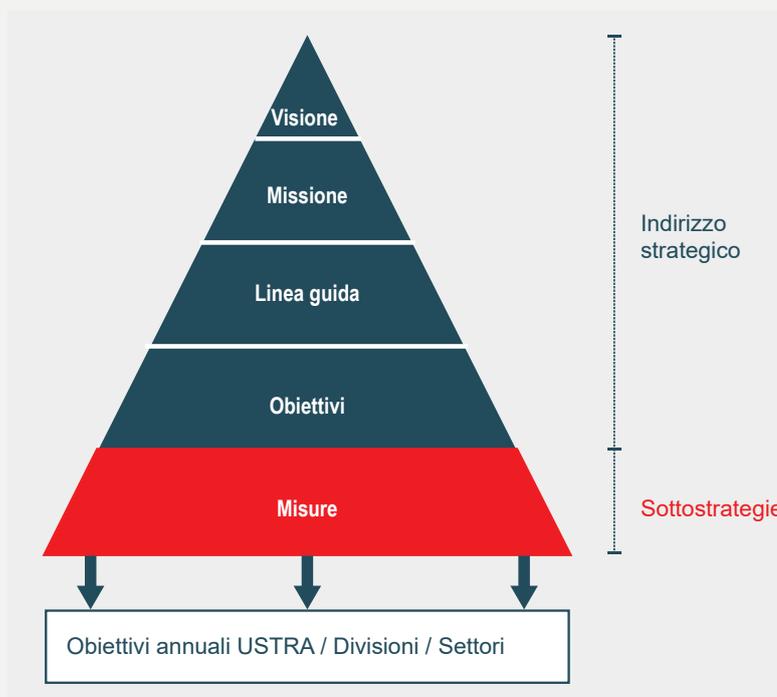
Il presente documento offre una sintesi delle misure da implementare nei prossimi tre anni.

Strategia dell'Ufficio: sintesi

La strategia dell'USTRA costituisce una linea di orientamento politico che consente all'Ufficio di raggiungere gli obiettivi di lungo periodo e ai collaboratori di adottare un approccio globale e sintonizzato con le sfide future. Si pone in continuità con le direttive di carattere politico e le strategie superiori.

Contenuti della strategia USTRA

Vision 2040:	proiezione dello scenario 2040, verso cui l'USTRA orizzonta le scelte strategiche
Mission:	interpretazione da parte dell'USTRA della propria identità istituzionale
Linee guida:	finalità fondamentali e generali
Obiettivi 2030:	scenario auspicato dall'USTRA entro il 2030
Misure:	modus operandi fondamentale per realizzare gli obiettivi, suddiviso in diverse sottostrategie, a loro volta declinate in obiettivi annuali concreti fissati per l'Ufficio ovvero le Divisioni e i settori interessati



2. Obiettivi 2030 di riferimento

L'Indirizzo strategico contiene i seguenti obiettivi e linee guida in tema di finanziamento:

- Il grado di copertura dei costi del traffico motorizzato privato (TMP) supera il 95 per cento; il principio del finanziamento a consumo è applicato con maggiore sistematicità.
- I modelli di finanziamento indipendenti dal tipo di propulsione e adatti alle diversità tecnologiche sono elaborati.
- La fase sperimentale del mobility pricing è conclusa.
- I progetti riguardanti potenziamento, manutenzione ed esercizio delle strade nazionali sono finanziati entro i tempi previsti; eventuali ritardi nella realizzazione non sono imputabili alla mancanza di fondi.
- La tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) è definita in base al contesto attuale.

3. Situazione e interventi necessari

Grado di copertura dei costi (quota di finanziamento a carico degli utenti stradali)

Il conto dell'infrastruttura stradale redatto dall'UST per l'anno 2017 indicava un grado di copertura dei costi aggregato pari al 106 per cento (trasporto persone 107%, trasporto merci 103%, solo traffico pesante 91%). Considerando tutte le categorie di costi e non solo quelli infrastrutturali (quindi anche mezzi di trasporto, incidenti, ambiente/salute), il dato riferito al comparto «strada» era dell'86 per cento (trasporto motorizzato privato di persone 86%, trasporto merci 93%, solo traffico pesante 92%). Le cifre dettagliate mostrano che i capitoli di spesa con maggiore necessità d'intervento sono quelli legati agli incidenti e alla voce ambiente/salute, che risultano in gran parte scoperti.

FOSTRA e FSTS: prospettive finanziarie fino al 2030

L'OFROU élabore les perspectives financières du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) en étroite concertation avec l'AFD et l'AFF. À l'heure actuelle, on table sur un léger recul des recettes et une augmentation des dépenses. Dès 2021, cette évolution entraînera un solde négatif moyen de 400 à 500 millions de francs par an si bien qu'à moyen terme les liquidités du FORTA ne seront pas garanties sans mesures supplémentaires. La décision de relever la surtaxe sur les huiles minérales de 4 centimes a déjà été prise, mais elle ne contribuera que très modestement à l'amélioration des liquidités. Il convient toutefois de souligner que l'évolution des recettes et des dépenses est difficile à prévoir. Les facteurs d'influence inconnus sont notamment la politique climatique de la Confédération (par ex. la question de l'entrée en vigueur de la loi sur le CO₂), l'impact de la pandémie de COVID-19, les besoins liés aux projets d'élimination des goulets d'étranglement et d'accroissement des capacités qui prennent souvent du retard, ainsi que ceux liés aux programmes d'agglomération qui sont difficiles à pronostiquer. L'AFF établit uniquement les perspectives financières du financement spécial pour la circulation routière (FSCR) pour les années budgétaires et les plans financiers. Quant aux années suivantes, l'AFF se fonde actuellement sur un rapport équilibré entre recettes et dépenses, et donc un solde final stable.

Congestionamenti, soprattutto nelle ore di punta

L'intensificazione prevista del traffico comporterà, sia in agglomerati e città sia sulle arterie tra le grandi aree periurbane, il superamento della capacità massima delle infrastrutture di trasporto, con formazione di code, tempi di percorrenza maggiori e disagi per l'utenza. I picchi di traffico, benché non distribuiti omogeneamente nell'arco della giornata, si concentrano spesso nelle ore di punta mattutine e serali. Finora in Svizzera è rimasta per lo più inesplorata una possibile soluzione ai problemi di circolazione e congestionamento: l'impiego di sistemi di tariffazione differen-

ziati (anziché basati su tariffe unitarie o forfettarie), che consentono di influenzare la domanda di trasporto e la mobilità e, in definitiva, di gestire in modo mirato le capacità esistenti.

Occorre studiare a fondo e testare il potenziale di tali schemi, soprattutto nella pratica, e sviluppare ulteriormente le attività volte a una loro eventuale introduzione.

TTPCP

La tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) rappresenta uno strumento importante per il trasferimento del trasporto merci pesante dalla strada alla ferrovia, in particolare negli scambi transalpini. Nel 2017 e nel 2018 sono stati contati rispettivamente 954 000 e 941 000 transiti transalpini di mezzi pesanti. Nel periodo di riferimento l'obiettivo intermedio di un milione di viaggi all'anno è stato raggiunto, mentre non si è conseguito quello di trasferimento sancito per legge per il 2018 (650 000 viaggi).

4. Ambiti di intervento strategici

Nel settore del finanziamento l'USTRA ha delineato cinque ambiti di intervento che prevedono misure specifiche.

1 Strumenti e documenti finanziari esistenti

Fino al 2030 l'imposta sugli oli minerali rimarrà la principale fonte di gettito per FOISTRA e FSTS. Le Camere federali hanno già deliberato un aumento di 4 centesimi al litro del supplemento fiscale sugli oli minerali, che interverrà solo quando la giacenza del FOISTRA scenderà sotto la soglia di 500 milioni di franchi. Il Consiglio federale ha inoltre la possibilità di adeguare al rincaro l'imposta di cui sopra e di proporre al Parlamento un aumento delle tariffe stabilite nella legge federale sull'imposizione degli oli minerali.

Inoltre, in conformità con la Costituzione federale, la Confederazione può riscuotere una tassa sui «veicoli elettrici», previa emanazione di un'apposita legge federale.

2 Nuova tassa chilometrica

Il 13 dicembre 2019 il Consiglio federale ha incaricato DATEC e DFF di elaborare un piano per introdurre una tassa commisurata al chilometraggio che sostituisca l'imposta sugli oli minerali ed eventualmente altri tributi (tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali, imposta sugli autoveicoli, tassa sui veicoli elettrici). Lo scopo è garantire il finanziamento a lungo termine delle infrastrutture di trasporto e del bilancio federale. Entro la fine del 2021 dovrà essere presentato al Consiglio federale un documento interlocutorio.

3 Nuovi strumenti tariffari per la gestione delle capacità di trasporto

Il Consiglio federale ha incaricato il DATEC di individuare Cantoni e città/Comuni interessati a condurre progetti pilota legati al mobility pricing (o suoi elementi) e di presentare un avamprogetto, da porre in consultazione, che crei i presupposti giuridici per lo svolgimento di tali iniziative.

4 Riduzione e trasferimento dei costi esterni / attuazione del principio di causalità

Laddove possibile, si ambisce a contenere i costi esterni con varie misure (p. es. riducendo i costi degli incidenti o incrementando la sicurezza stradale grazie a Via sicura, diminuendo le emissioni di CO₂) o imponendo agli utenti stradali il pagamento dei costi da loro stessi occasionati.

5 TTPCP

Il 13 novembre 2019 il Consiglio federale ha conferito a DATEC e UFT l'incarico di presentare una strategia per ridefinire la TTPCP dopo il 2021, allo scopo di vagliare diverse misure, tenendo conto del contesto economico generale e degli sviluppi osservati in Europa.

5. Misure

Per raggiungere gli obiettivi strategici, l'USTRA ha definito un totale di 12 misure da attuare entro i prossimi tre anni, suddivise nei diversi ambiti di intervento.

5.1. Ambito di intervento 1: strumenti esistenti

5.1.1 Aggiornamento periodico di preventivo, piano finanziario e prospettive finanziarie

Il FOSTRA serve a finanziare l'infrastruttura delle strade nazionali della Confederazione ed erogare contributi a favore delle infrastrutture di trasporto di città e agglomerati. Sulla base dei programmi di sviluppo strategico e a lungo termine, nonché dei crediti d'impegno e dei limiti di spesa approvati dal Parlamento, viene calcolato e perfezionato il fabbisogno per l'anno di preventivo successivo e per i tre anni di piano finanziario seguenti. Nella simulazione del fondo, i conferimenti dagli strumenti di finanziamento esistenti vengono confrontati coi prelievi necessari a finanziare l'infrastruttura stradale e i contributi a città e agglomerati. Su questa base si presentano al Parlamento le decisioni di prelievo (a copertura del fabbisogno finanziario, per il preventivo) oppure il fabbisogno finanziario (per il piano finanziario).

Tempistica: ogni anno a marzo

5.1.2 Preparazione delle decisioni su crediti d'impegno e limiti di spesa

Le Camere federali deliberano periodicamente in merito a interventi di potenziamento della capacità delle strade nazionali e ai crediti d'impegno necessari. Allo stesso tempo deve essere richiesto un limite di spesa per le attività di esercizio, manutenzione e sistemazione intesa come opere di adattamento. Il messaggio concernente il limite di spesa 2024–2027 per le strade nazionali, la fase di potenziamento 2023 e il credito d'impegno pone le basi per le decisioni annuali di prelievo del Parlamento a partire dal preventivo 2024.

Tempistica: 31.08.2022 (adozione del messaggio da parte del Consiglio federale)

5.1.3 Aumento dei conferimenti al FOSTRA

È presumibile che intorno al 2025 le riserve del FOSTRA scenderanno sotto la soglia di 500 milioni di franchi, per cui dovrà essere attuato il già decretato aumento di 4 centesimi al litro del supplemento fiscale sugli oli minerali (art. 13 cpv. 4 lett. a LFOSTRA: «nell'anno che precede quello in cui la riserva del Fondo scende al di sotto dell'importo di 500 milioni di franchi»). A tal fine andrà formulata apposita domanda al Consiglio federale nei tempi stabiliti, affinché ponga in vigore l'articolo 12 capoverso 2 della legge federale sull'imposizione degli oli minerali.

Tempistica: entro il 31.12.2023 per entrata in vigore il 1.1.2025 (secondo le informazioni aggiornate a fine ottobre 2020)

Previa consultazione delle commissioni parlamentari competenti, il Consiglio federale può aumentare la tariffa d'imposta del supplemento fiscale sugli oli minerali di un importo corrispondente al rincaro, a condizione che dall'ultimo adeguamento la tariffa dell'indice dei prezzi delle costruzioni per le opere del genio civile sia aumentata almeno del 3 per cento e che la necessità sia comprovata. In seguito all'entrata in vigore dell'aumento di 4 centesimi al litro del supplemento fiscale sugli oli minerali, l'adeguamento della tariffa al rincaro deve essere verificato periodicamente.

Tempistica: ---

5.2. Ambito di intervento 2: nuova tassa chilometrica

5.2.1 Studio di una tassa basata sul chilometraggio

Il mandato del Consiglio federale viene attuato con l'elaborazione di un «piano tariffale» e di un «piano di riscossione», che illustrano le modalità secondo cui una tassa commisurata al chilometraggio potrebbe sostituire l'imposta sugli oli minerali. Si valuta altresì la possibilità di sostituire anche altri tributi a livello federale (tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali, imposta sugli autoveicoli, tassa prevista per i veicoli elettrici). I risultati saranno esposti in un rapporto da presentare al Consiglio federale.

Tempistica: 2020–2021

5.2.2 Basi decisionali e tabella di marcia per fasi successive

Il piano elaborato costituisce le fondamenta su cui basare le decisioni e definire i passaggi successivi. In particolare, si dovrà accertare la necessità di predisporre un avamprogetto da porre in consultazione per l'introduzione di una tassa a consumo.

Tempistica: 2021

5.3 Ambito di intervento 3: nuovi strumenti tariffari per la gestione delle capacità di trasporto

5.3.1 Ipotesi di progetti pilota per il mobility pricing

Cantoni e città/Comuni sono invitati a presentare proposte di progetti pilota. Insieme all'UFT e all'ARE, l'USTRA elabora i presupposti per lo svolgimento di tali iniziative.

Tempistica: 2020–2021

5.3.2 Studi di fattibilità per progetti pilota di mobility pricing

Sulla base delle proposte presentate vengono effettuati, in collaborazione con i rispettivi promotori (Cantoni, città/Comuni), circa sei studi di fattibilità per progetti pilota di mobility pricing.

Tempistica: 2021–2023

5.3.3 Preparazione dei presupposti giuridici per progetti pilota di mobility pricing

L'USTRA ha preparato un avamprogetto che crea i presupposti giuridici per lo svolgimento di progetti pilota. Ora la consultazione in merito dovrà essere avviata dal Consiglio federale, eseguita e valutata; il Collegio dovrà poi essere informato sull'esito (= rapporto sui risultati della consultazione).

Tempistica: 2020–2021

5.3.4 Messaggio concernente una legge federale sull'esecuzione di progetti pilota

Sulla base dei risultati della consultazione e delle decisioni preliminari del Consiglio federale, verrà elaborato un messaggio con il corrispondente progetto di legge federale sull'esecuzione di progetti pilota di mobility pricing.

Tempistica: 2022

5.4 Ambito di intervento 4: riduzione e trasferimento dei costi esterni / attuazione del principio di causalità

5.4.1 Analisi della situazione

Si esaminano varie strategie e misure che possano aumentare il grado di copertura dei costi, con particolare riferimento al trasporto motorizzato di persone.

Tempistica: 2021–2022

5.4.2 Assistenza in merito a lavori/progetti di altri uffici federali

L'USTRA segue da vicino le attività e i progetti di altri uffici federali che perseguono, come effetto principale o secondario, un aumento del grado di copertura dei costi o una più ampia attuazione del principio di causalità. Rientrano in questo contesto in particolare i lavori sulla Strategia climatica 2050 del Consiglio federale.

Tempistica: 2021–2023

5.5 Ambito di intervento 5: TTPCP

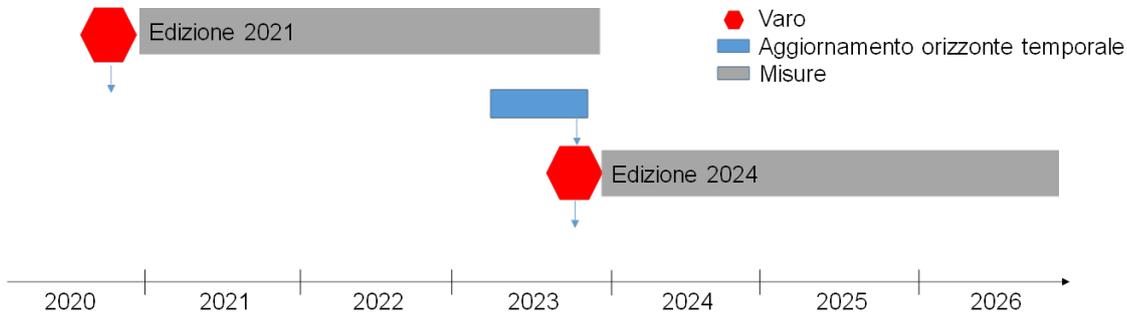
5.5.1 Collaborazione con il centro di competenza TTPCP dell'UFT

L'UFT ha istituito un centro di competenza per la ridefinizione della TTPCP coinvolgendo diversi uffici federali, tra cui l'USTRA, che partecipa attivamente delegando i collaboratori adatti.

Tempistica: attività continuativa

6. Aggiornamento

La Direzione generale dell'USTRA ha varato la presente sottostrategia in data 21.12.2020. Il prossimo aggiornamento, previsto nel 2023, sarà incentrato sulla revisione e integrazione del programma di misure esposto.



7. Per approfondimenti

- Mobility pricing (USTRA)
<https://www.astra.admin.ch/astra/it/home/temi/mobility-pricing.html>
- Finanziamento (USTRA)
<https://www.astra.admin.ch/astra/it/home/temi/strassenfinanzierung/naf.html>
- Dati statistici su costi e finanziamento dei trasporti (UST)
<https://www.bfs.admin.ch/bfs/it/home/statistiche/mobilita-trasporti/costi-finanziamento.html>
- Costi esterni dei trasporti (ARE)
<https://www.are.admin.ch/are/it/home/mobilita/basi-e-dati/i-costi-e-i-benefici-dei-trasporti.html>

8. Contatti per ulteriori informazioni

Ufficio federale delle strade ; Divisione Gestione e finanze e divisione Affari della Direzione

- **Christian Kellerhals**
Responsabile divisione Gestione e finanze
christian.kellerhals@astra.admin.ch
+41 (0) 58 463 42 24
- **Manfred Zbinden**
Responsabile di progetto mobility pricing
manfred.zbinden@astra.admin.ch
+41 (0)58 463 43 91

