

Le strade svizzere pronte per il futuro

dossierpolitica

18 agosto 2014

Numero 4

Strade nazionali e traffico d'agglomerato La strada collega tutti gli angoli della Svizzera ed è, di gran lunga, il vettore di trasporto più utilizzato dalle persone e per il trasporto di merci. La qualità delle infrastrutture stradali svizzere è molto elevata, ma essa sta diminuendo, come conferma la classifica in materia di competitività del World Economic Forum. Congestioni sempre più frequenti rimettono in discussione le capacità dell'infrastruttura stradale. Si tratta di affrontare sfide importanti, in particolare negli agglomerati. Il Consiglio federale ha costatato che occorre intervenire e ha elaborato una proposta per potenziare il finanziamento delle strade nazionali e del traffico d'agglomerato. Per poter garantire la sostenibilità a lungo termine del principale vettore di trasporto sono necessarie alcune correzioni, in particolare per quanto concerne le entrate e il loro utilizzo.

La posizione di economiessuisse

- ▶ Ulteriori risorse finanziarie dovrebbero essere attribuite unicamente in funzione dello stato di avanzamento effettivo dei lavori.
- ▶ I problemi di capacità devono essere rapidamente eliminati e le priorità devono essere stabilite sulla base di criteri chiari. Per quanto concerne il decreto sulla rete, esso va integrato nel progetto di sviluppo strategico dell'infrastruttura stradale.
- ▶ Per quanto concerne la gestione della rete delle strade nazionali, si tratta di sfruttare maggiormente il potenziale d'efficienza. L'utilizzo di tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni permetterebbe di gestire meglio le capacità, oggi come domani.
- ▶ L'introduzione di un pedaggio per cofinanziare il risanamento del tunnel stradale del Gottardo permetterebbe di ampliare il margine di manovra finanziaria. Occorre inoltre aumentare l'efficienza dei programmi d'agglomerato.

La strada, spina dorsale del sistema dei trasporti svizzero

► Tutte le regioni del paese sono collegate da una fitta rete stradale.

Oltre 70 000 chilometri di strade nel nostro paese

La rete stradale è indispensabile da un punto di vista economico e sociale come pure a livello nazionale, regionale e locale. Le strade nazionali formano gli assi principali della mobilità stradale delle persone e delle merci. Esse collegano tra loro i centri economici del paese e garantiscono i collegamenti con l'estero. La rete comprende i collegamenti stradali d'importanza nazionale, ossia attualmente circa 1800 chilometri di strada. La Confederazione è responsabile di questa rete.

Alla rete delle strade nazionali sono subordinate le strade cantonali e comunali. Le strade cantonali formano una rete molto fitta di circa 18'000 chilometri. Esse garantiscono i collegamenti regionali e sovraregionali nonché l'accesso alla rete delle strade nazionali. I cantoni ne assumono la responsabilità, ma la Confederazione cofinanzia le strade cantonali attraverso il finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS).

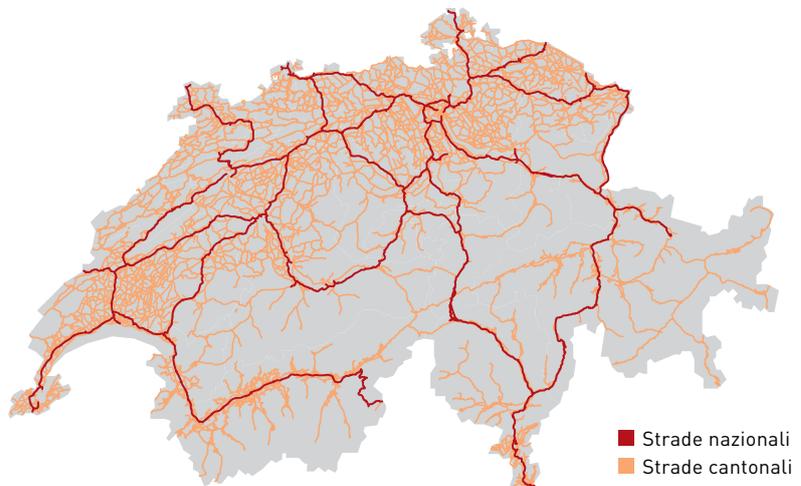
Le strade comunali garantiscono l'accesso alle zone urbane. Esse collegano i quartieri, le zone industriali e artigianali e servono da vie d'accesso per l'agricoltura e la selvicoltura locale, nonché per il turismo. Con oltre 51'000 chilometri, le strade comunali costituiscono la rete capillare che assicura l'accesso locale su tutto il territorio.

Grafico 1

► Le strade nazionali collegano tra loro i centri del paese e garantiscono i collegamenti con l'estero, mentre le strade cantonali assicurano i collegamenti regionali e sovraregionali.

Le strade portano in tutti gli angoli della Svizzera

Panoramica globale delle strade nazionali e cantonali



Fonte: Ufficio federale delle strade (2014).

La strada, principale vettore di trasporto

La strada è di gran lunga il principale vettore di trasporto. Questo vale sia per le persone sia per le merci. Se si considerano le prestazioni di trasporto¹, oltre i tre quarti dei trasferimenti delle persone avvengono sulla strada. La ferrovia è utilizzata per il 16% degli spostamenti e gli altri vettori di trasporto (mobilità dolce,

¹ Definizione dell'Ufficio federale di statistica: Le prestazioni di trasporto sono la somma dei chilometri percorsi da persone e informano sulle prestazioni fornite da un mezzo di trasporto (persone o tonnellate x chilometri).

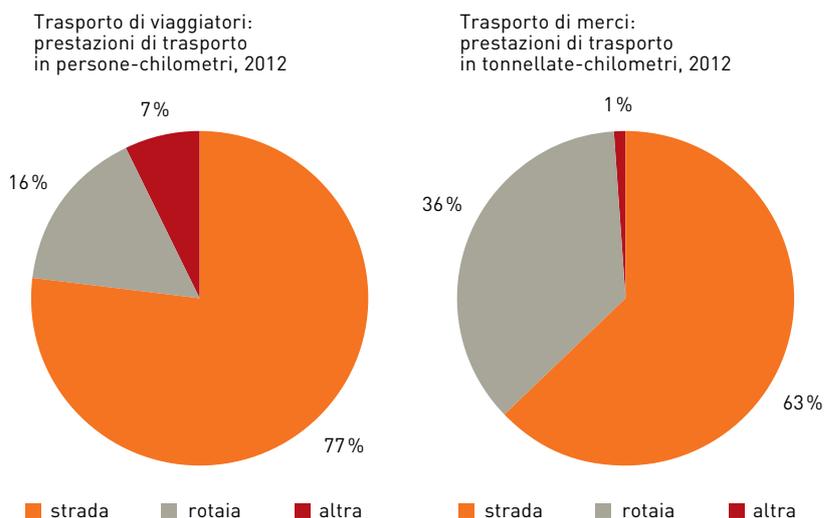
traffico fluviale, funicolari/funivie) per il 7%. La situazione è simile per quanto concerne il trasporto delle merci: il 60% del trasporto di merci è effettuato sulla strada. Un buon terzo delle merci viene trasportato sulla ferrovia.

Grafico 2

► Le persone effettuano oltre tre quarti dei loro spostamenti sulla strada. La quota del trasporto di merci che avviene sulla strada supera il 60%.

La stragrande maggioranza delle prestazioni di trasporto vengono effettuate sulla strada

Confronto tra strada e ferrovia



Fonte: Ufficio federale di statistica (2012).

Quasi la metà dei chilometri percorsi lo sono sulle strade nazionali² (43%), sebbene queste rappresentino meno del 3% della rete stradale. Le altre strade (cantionali e comunali) assorbono il 57% del traffico.

Tabella 1

► Quasi la metà dei chilometri percorsi lo sono sulle strade nazionali (43%), sebbene queste rappresentino meno del 3% della rete stradale .

L'importanza della rete delle strade nazionali

Lunghezza della rete e chilometri percorsi (2012)

	Lunghezza rete	Quota sul totale della rete	Quota dei chilometri percorsi
Strade nazionali	1809 km	3%	43%
Strade cantonali	18013 km	25%	57%
Strade comunali	51691 km	72%	
Totale rete stradale	71513 km	100%	100%

Fonte: Ufficio federale di statistica (2014).

² Definizione dell'Ufficio federale di statistica: Le prestazioni chilometriche corrispondono ai tragitti percorsi dai veicoli durante un determinato periodo, indipendentemente dal loro tasso d'occupazione.

► La Svizzera figura nei top 10 dei paesi classificati in funzione della densità della loro rete stradale.

La rete stradale nel confronto internazionale: densità elevata, qualità in calo

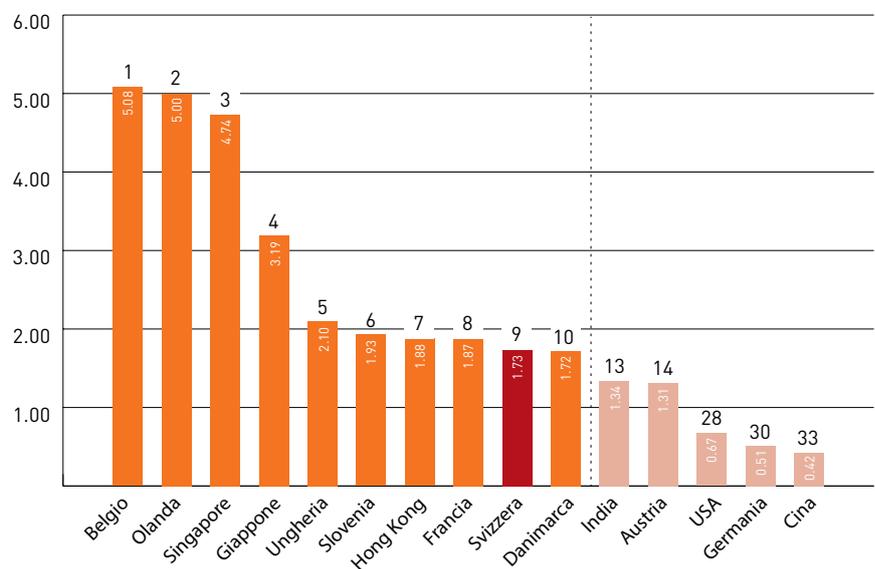
Un confronto internazionale della densità delle reti stradali mostra che la rete elvetica è relativamente densa rispetto alla superficie del paese (cf. grafico 3). Secondo l'International Institute for Management Development (IMD), quest'ultima è tra le dieci più dense al mondo (su 51 paesi esaminati). Il rapporto è di 1,73 chilometri di strada per chilometro quadrato di superficie. Il Belgio, l'Olanda, Singapore e il Giappone possiedono reti stradali nettamente più dense. La Slovenia, Hong Kong, la Francia e la Danimarca hanno reti di una densità paragonabile alla nostra. In generale, le reti stradali dei grandi paesi (India, Stati Uniti, Cina) mostrano una densità nettamente inferiore. Anche la rete tedesca e quella austriaca sono meno dense di quella svizzera..

Grafico 3

► Per la Svizzera, il rapporto è di 1,73 chilometri di strada per chilometro quadrato di superficie.

Densità della rete stradale: La Svizzera nei top 10

Numero di chilometri di strada per chilometro quadrato di superficie



Fonte: International Institute for Management Development (2010).

La classifica della competitività pubblicata ogni anno dal World Economic Forum (WEF)³ esamina tra l'altro la qualità delle infrastrutture di trasporto. Nell'ultima graduatoria (2013/14), la Svizzera si posiziona all'8° rango – su 148 paesi esaminati – per quanto concerne la qualità delle sue infrastrutture stradali. Nella classifica del 2008/09, la Svizzera occupava ancora il 2° rango, ciò che significa che la qualità delle infrastrutture stradali è diminuita nel corso degli ultimi cinque anni. A titolo di confronto, segnaliamo che le infrastrutture ferroviarie si sono mantenute al 2° rango e che esse hanno occupato il gradino più alto del podio nel 2008/09 e nel 2012/13.

La rete stradale elvetica è caratterizzata da una densità e una qualità elevata nel confronto internazionale. Tuttavia, tenuto conto del terreno recentemente perso nella graduatoria del WEF, bisogna concedere un'attenzione maggiore alla qualità delle strade svizzere. La manutenzione e lo sviluppo delle infrastrutture stradali sono nell'interesse dell'economia e della popolazione. In un'ottica nazionale, la strada svolge un ruolo preponderante per gli spostamenti delle persone e il trasporto delle merci. In tutte le zone del paese nessun altro vettore di

³ Global Competitiveness Report. <http://www.weforum.org/issues/global-competitiveness>

trasporto potrebbe sostituirla.

Le sfide della strada

Lo sviluppo dell'infrastruttura stradale non segue l'aumento del traffico

La lunghezza totale della rete stradale svizzera è rimasta pressoché costante dopo il 1995. Soltanto la rete delle strade nazionali si è allungata del 17% tra il 1995 e il 2012. Durante lo stesso periodo, la popolazione svizzera è aumentata di circa il 14% e il parco dei veicoli motorizzati del 36%. Sotto l'effetto della crescita demografica e dell'aumento della mobilità individuale, le distanze percorse dalle persone sono progredite del 27% dopo la metà degli anni novanta. Il trasporto merci ha registrato una crescita equivalente.

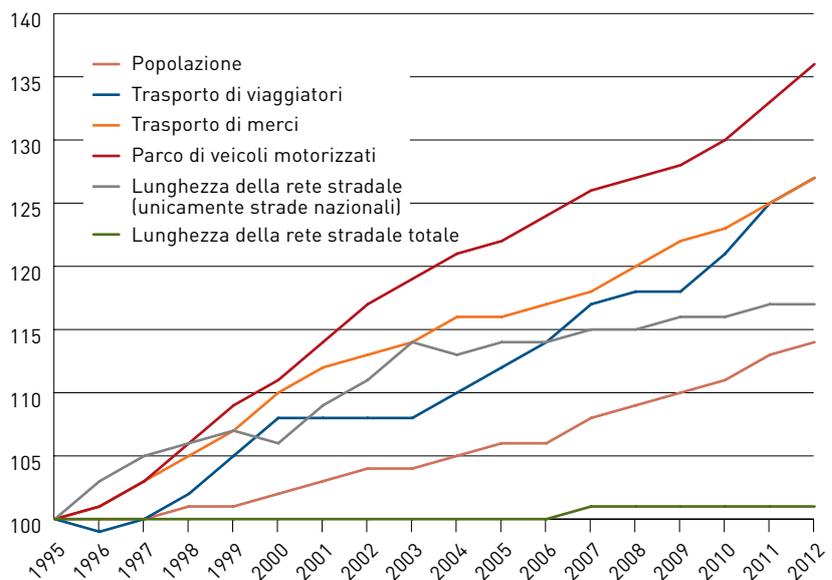
La figura 4 mostra che, nel corso degli ultimi 20 anni, l'infrastruttura stradale si è sviluppata lentamente rispetto all'aumento del traffico. Un numero crescente di persone utilizza sempre più spesso la rete stradale per spostarsi sempre più lontano, ma la rete è rimasta pressoché invariata dopo il 1995.

Grafico 4

► Dal 1995 il trasporto di persone e di merci è aumentato del 27%. Durante lo stesso periodo la rete di strade nazionali si è allungata solo del 17%.

Il traffico aumenta più in fretta rispetto allo sviluppo dell'infrastruttura stradale

Indicizzato 1995 = 100



Fonte: Ufficio federale di statistica (2014).

► Il numero di ore di code è raddoppiato dopo il 2008 e raggiunge le 20'000 ore all'anno.

La rete stradale presenta sempre più problemi di capacità

Questa evoluzione comporta sempre più un sovraccarico di traffico sulla rete stradale, soprattutto dei tratti di strada nazionale situati tra i grandi agglomerati del paese e all'interno di questi ultimi. Dal 2008 il numero di ore di coda sulla rete delle strade nazionali è raddoppiato. Nel 2013 l'Ufficio federale delle strade ha contabilizzato 20'596 ore di coda, ciò che rappresenta un aumento del 3,4% rispetto all'anno precedente. I problemi di capacità sono la causa dei tre quarti di queste code (17'144 ore). Il resto si ripartisce tra gli imbottigliamenti provocati da incidenti, dai cantieri o da altre cause.

Secondo gli ultimi calcoli della Confederazione, le code hanno causato nel 2005 costi per quasi 1,5 miliardi di franchi. Questi ultimi sono da attribuire alla per-

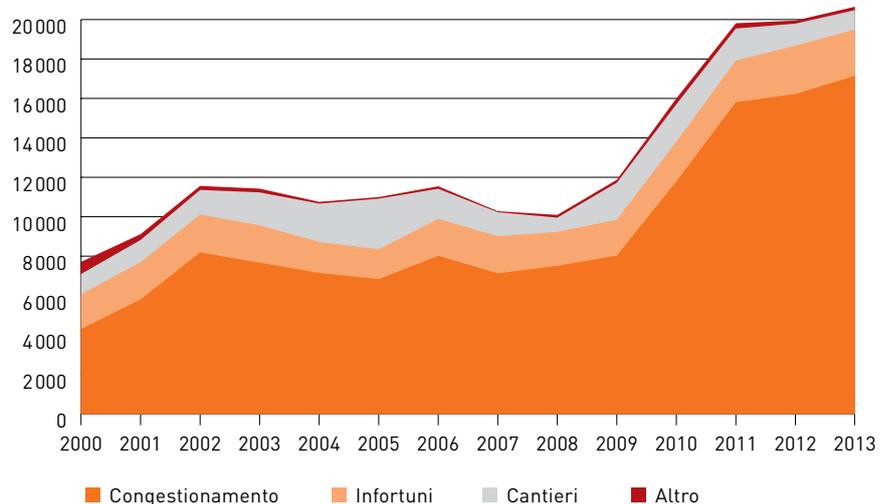
dita di tempo e di energia, all'inquinamento e agli infortuni.⁴ In seguito, il numero delle ore di coda è più che raddoppiato. E ovviamente anche i costi.

Grafico 5

► Nel 1995 l'Ufficio federale delle strade ha contabilizzato meno di 4000 ore di imbottigliamenti. Oggi, il loro numero supera le 20'000 ore, ossia cinque volte tanto.

Evoluzione del numero delle ore di coda

Dal 1995 al 2013, ripartiti per causa



Fonte: Ufficio federale delle strade (2014).

La risposta del Consiglio federale: il fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato

► Il finanziamento della strada è confrontato ad alcune sfide importanti.

Una revisione del finanziamento stradale simile a quella della ferrovia

Le sfide legate alla strada sono numerose, il Consiglio federale lo ha riconosciuto. Per rispondervi, esso ha posto in consultazione, nella primavera 2014, il progetto per la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Secondo le previsioni della Confederazione, l'attuale finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS) diventerebbe deficitario a partire dal 2018. Inoltre, la riorganizzazione del finanziamento ferroviario accettata in votazione nel febbraio 2014 contemporaneamente al progetto relativo al finanziamento e all'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF) ha fatto nascere l'idea di una riforma del sistema di finanziamento della strada sul modello del sistema adottato per la ferrovia.

In realtà, in questi ultimi anni le uscite del FSTS si sono rivelate superiori alle sue entrate (cf. figura 6). La maggioranza delle infrastrutture delle strade nazionali, compresi circa 3000 ponti e passaggi nonché 229 tunnel, sono stati costruiti negli anni '70 e '80 e devono essere risanati. A ciò va aggiunto che l'aumento del traffico fa crescere i bisogni in materia di risanamento e di potenziamento della rete stradale⁵.

⁴ Ufficio federale dello sviluppo territoriale, 2007. Staukosten des Strassenverkehrs in der Schweiz: Aktualisierung 2000/2005.

⁵ Sito Internet dell'Ufficio federale delle strade, 29.07.2014.

Compiti attuali del finanziamento speciale del traffico stradale (FSTS):

- Costruzione, manutenzione ed esercizio della rete delle strade nazionali
- Contributi alle strade principali/cantoni
- Contributi alla ferrovia (traffico combinato, fondi d'infrastruttura ferroviaria)
- Protezione dell'ambiente, della natura e del paesaggio
- Ricerca e gestione
- Trasferimenti al fondo infrastrutturale

Compiti attuali del fondo infrastrutturale (20 miliardi di franchi circa dopo il 2008 per 20 anni):

- Ultimare la rete delle strade nazionali: 8,5 miliardi di franchi
- Eliminare i problemi di capacità sulle strade nazionali: 5,5 miliardi di franchi
- Migliorare il traffico d'agglomerato: 6 miliardi di franchi
- Mantenere la qualità delle strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche: 0,8 miliardi di franchi

► Finanziamento speciale del traffico stradale: le uscite sono superiori alle entrate.

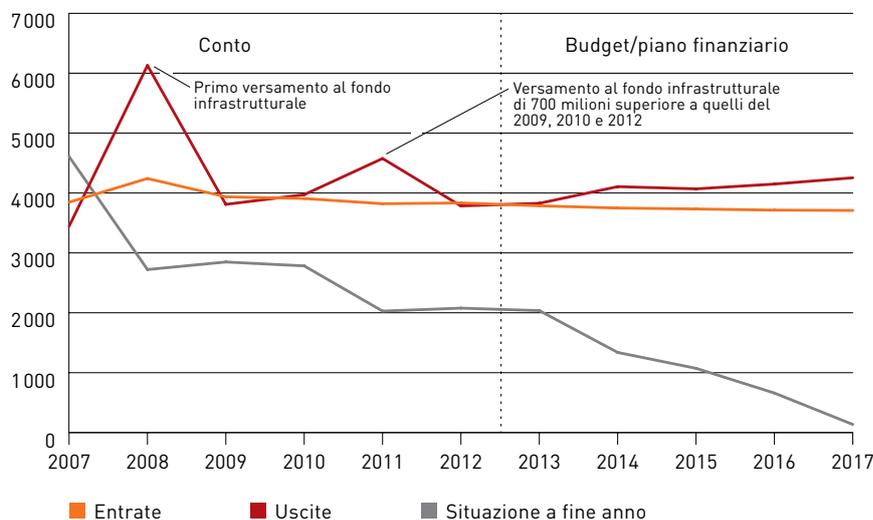
Al di là del fatto che le spese per la costruzione, la manutenzione e l'esercizio della rete delle strade nazionali continuano ad aumentare, il finanziamento temporaneo di altri compiti da parte del fondo infrastrutturale ha pesato gravemente sulla "cassa stradale". A partire dal 2008, tra 800 e 1700 milioni di franchi sono transitati ogni anno dal FSTS verso il fondo infrastrutturale, ciò che ha considerevolmente ridotto le riserve del FSTS. Nel 2012 esse si avvicinavano ai 2 miliardi di franchi, mentre erano ancora di 4,6 miliardi nel 2007. Contemporaneamente, le entrate vincolate del FSTS – soprattutto le entrate dell'imposta sui carburanti – sono leggermente diminuite, in seguito ad un minor consumo dei veicoli.

Grafico 6

► I trasferimenti a favore del fondo infrastrutturale pesano sul finanziamento speciale del traffico stradale.

La cassa stradale si svuota

Evoluzione delle entrate e delle uscite del finanziamento speciale del traffico stradale



Fonte: DFF 2007-2013 e DATEC 2014.

Il progetto FOISTRA del Consiglio federale

Il progetto FOISTRA, posto in consultazione dal Consiglio federale, si basa su tre aspetti principali⁶:

Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato

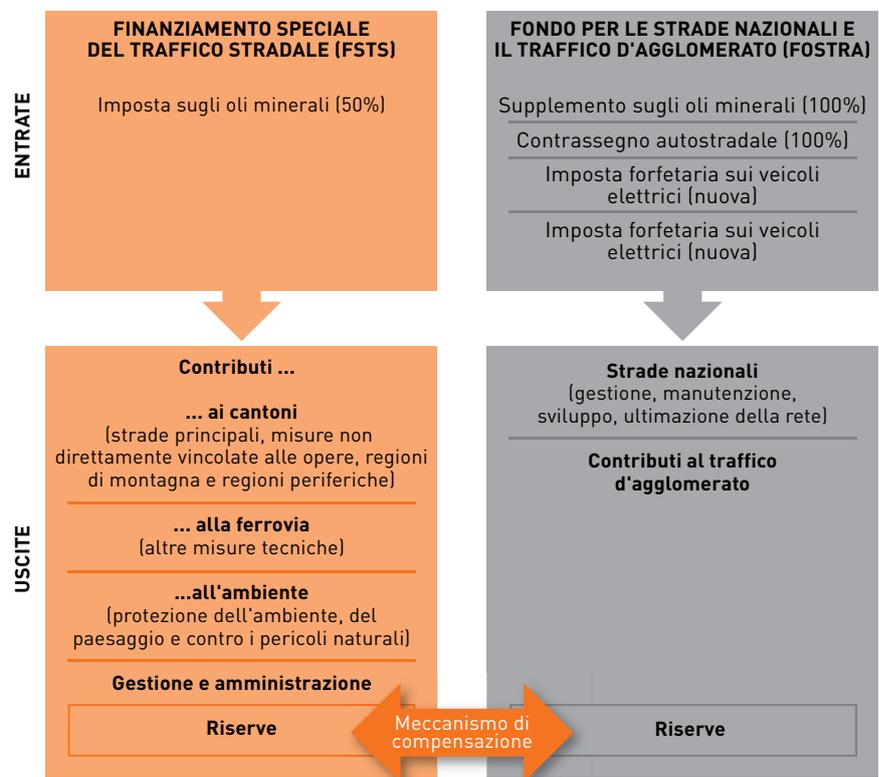
L'idea è quella di creare, a livello costituzionale, un fondo illimitato nel tempo per finanziare le strade nazionali e i contributi della Confederazione al traffico d'agglomerato. Il finanziamento speciale del traffico stradale (FSTS) sarebbe mantenuto. Esso sarebbe tuttavia costituito solo da contributi della Confederazione (ad esempio ai costi della rete delle strade principali e al finanziamento di misure tecniche della ferrovia). I compiti legati alle strade nazionali sarebbero trasferiti al progetto FOISTRA.

Grafico 7

► Secondo la proposta del Consiglio federale, il fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato raggrupperebbe i compiti legati alle strade nazionali.

Entrate e uscite future del finanziamento speciale del traffico stradale e del fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato

Modello secondo il progetto del Consiglio federale



Fonte: DATEC, rapporto esplicativo, 26 febbraio 2014. Illustrazione propria.

Sviluppo strategico dell'infrastruttura delle strade nazionali

Il progetto di sviluppo strategico dell'infrastruttura delle strade nazionali deve permettere di pianificare a lungo termine lo sviluppo della rete tenendo conto delle possibilità finanziarie del progetto FOISTRA. Gli ampliamenti e i necessari sviluppi della rete delle strade nazionali saranno dapprima messi in ordine di priorità e in seguito realizzati progressivamente.

Lacuna di finanziamento

Secondo i modelli di calcolo effettuati dal Consiglio federale, il finanziamento della strada presenterà delle lacune a partire dal 2018. Il Consiglio federale

► Il Consiglio federale intende aumentare l'imposta sugli oli minerali di 12 o 15 centesimi.

⁶ Rapporto esplicativo della consultazione su FOISTRA.

propone varie misure per porvi rimedio. Per quanto concerne le entrate, si tratta di aumentare il supplemento sugli oli minerali di 12 o 15 centesimi al litro, di adattarlo periodicamente al rincaro, di destinare al fondo – parzialmente – l'imposta sull'importazione di automobili e di prelevare una tassa sui veicoli che utilizzano delle tecniche di trasmissione alternative. Per quanto attiene alle misure basate sulle spese, il progetto fonda innanzitutto sull'efficienza e la suddivisione a tappe delle spese.

Progetti d'agglomerato

I progetti d'agglomerato cofinanziati su una base temporanea attraverso il fondo infrastrutturale saranno trasferiti al progetto FOSTRA, momento a partire dal quale essi non saranno più limitati nel tempo.

La posizione dell'economia svizzera nei confronti dei piani del Consiglio federale

Basi del nuovo finanziamento dei trasporti dal punto di vista di economie-suisse

La consultazione del Consiglio federale a proposito del progetto FOSTRA si è conclusa il 20 giugno 2014. economiesuisse ha fornito una presa di posizione elaborata in collaborazione con le associazioni membro e ambienti del settore dei trasporti⁷. Secondo economiesuisse, il progetto FOSTRA dovrebbe perseguire i seguenti obiettivi fondamentali:

Garantire a lungo termine il finanziamento di infrastrutture di trasporto più efficienti

► Rafforzare il principio di causalità nel finanziamento dei trasporti.

Non è ancora chiaro se e in quale misura siano necessarie nuove fonti di finanziamento per garantire la qualità delle infrastrutture stradali e il loro sviluppo in funzione dei bisogni. In ogni caso, occorre vegliare affinché le risorse finanziarie supplementari non servano a costituire delle riserve, ma rispondano ai bisogni effettivi. economiesuisse è favorevole ad un rafforzamento del principio di causalità nel finanziamento delle infrastrutture. Bisogna sapere che gli utenti della strada coprono già oggi i costi delle infrastrutture stradali, ciò che non è il caso per gli utenti della ferrovia.

Semplificare i flussi di finanziamento e renderli più trasparenti

L'architettura finanziaria dev'essere la più semplice possibile affinché la provenienza e l'utilizzo delle risorse siano rintracciabili. Il numero dei fondi di finanziamento dev'essere limitato e le interdipendenze devono essere evitate. Bisogna cercare di sopprimere l'utilizzo delle risorse destinate alla strada per altri scopi.

Creare condizioni paritarie per sviluppare le infrastrutture di trasporto

La strada – di gran lunga il principale vettore di trasporto delle merci e delle persone – ha bisogno, al pari della ferrovia, di basi di finanziamento garantite e di un programma di sviluppo strategico (PROSTRA). Le infrastrutture stradali urgentemente necessarie devono poter essere realizzate rapidamente.

Creare concorrenza tra le risorse

► La gestione, la manutenzione e l'esercizio della rete devono essere finanziati dalla stessa cassa.

Le risorse destinate al finanziamento delle infrastrutture stradali devono essere messe in concorrenza. La gestione, la manutenzione e l'esercizio della rete devono essere finanziati dalla stessa cassa. In occasione delle decisioni d'investimento possono così essere presi in considerazione tutti i costi legati al ciclo di vita delle infrastrutture stradali. Questo obbliga inoltre a fissare le giu-

⁷ Presa di posizione economiesuisse: http://www.economiesuisse.ch/de/PDF%20Download%20Files/VNL_NAF_20140620.pdf

ste priorità nell'ambito di un programma di sviluppo strategico.

Priorità obiettive e trasparenti

I progetti di sviluppo devono essere selezionati sulla base di criteri chiari e obiettivi comprensibili, allo scopo di evitare investimenti inopportuni. Il fatto di stabilire delle priorità permette di eliminare in modo efficace i problemi di capacità e di ottimizzare il rapporto costo/benefici degli investimenti.

Domande formulate dall'economia durante la consultazione

Gli obiettivi fissati per un finanziamento a lungo termine delle strade nazionali e del traffico d'agglomerato mostrano che il progetto FOSTRA dev'essere adeguato. Soltanto l'obiettivo di messa in concorrenza delle risorse riscuote l'unanimità, nella misura in cui FOSTRA raggruppa tutti i compiti legati alle strade nazionali e dove il programma PROSTRA tende ad un miglior coordinamento tra i mezzi finanziari e il piano di sviluppo della rete.

Le domande dell'economia concernenti il finanziamento e lo sviluppo delle infrastrutture sono presentate più dettagliatamente di seguito.

Finanziamento

► **Non costituire delle riserve:** economie svizzere si oppone all'aumento da 12 a 15 centesimi al litro della sovrattassa sugli oli minerali. Un finanziamento durevole delle strade nazionali e del traffico d'agglomerato adattato alle necessità richiede probabilmente risorse finanziarie supplementari. Per questo motivo economie svizzere sostiene la destinazione vincolata della totalità dell'imposta sugli autoveicoli. Occorre tuttavia limitare al massimo le tasse supplementari sotto forma di aumenti di tasse o imposte. Le risorse non devono servire ad alimentare le riserve, poiché gli utenti della strada coprono già oggi la totalità dei costi legati alle infrastrutture stradali.

economie svizzere si oppone all'aumento da 12 a 15 centesimi al litro della sovrattassa sugli oli minerali. Un finanziamento durevole delle strade nazionali e del traffico d'agglomerato adattato alle necessità richiede probabilmente risorse finanziarie supplementari. Per questo economie svizzere sostiene la destinazione vincolata della totalità dell'imposta sugli autoveicoli. Occorre tuttavia limitare al massimo le tasse supplementari sotto forma di aumenti di tasse o imposte. Le risorse non devono servire ad alimentare le riserve, poiché gli utenti della strada coprono già oggi la totalità dei costi legati alle infrastrutture stradali.

► **Architettura finanziaria semplice e trasparente:** L'organizzazione istituzionale della nuova soluzione di finanziamento non è prioritaria per economie svizzere. Tuttavia essa dev'essere semplice e trasparente. L'organizzazione mantello dell'economia approva l'iscrizione nella Costituzione della proposta soluzione di fondi, nonostante le reticenze legate alla politica finanziaria. Allo scopo di chiarire ulteriormente il finanziamento dei trasporti, l'economia è tuttavia favorevole alla soppressione del finanziamento speciale del traffico stradale e al trasferimento delle risorse e dei compiti corrispondenti nel budget generale.

Ne risulterebbe una semplificazione supplementare del sistema di finanziamento e un miglioramento della sicurezza del finanziamento dei compiti del progetto FOSTRA e del FSTS, poiché il previsto meccanismo di compensazione tra le due casse cadrebbe.

► I programmi d'agglomerato devono urgentemente diventare più efficienti

► **Rivedere i programmi d'agglomerato:** I programmi d'agglomerato costituiscono uno strumento importante per lo sviluppo delle infrastrutture e il coor-

dinamento tra l'urbanizzazione e lo sviluppo dei trasporti nei principali centri economici del paese. Se i programmi d'agglomerato fossero mantenuti, essi devono urgentemente essere strutturati in modo da essere più efficienti. Occorre inoltre evitare di aggirare il loro scopo, drenando altre risorse della strada. economiesuisse è disposta a sostenere il cofinanziamento del traffico d'agglomerato da parte della Confederazione alle seguenti condizioni:

- Il criterio della prestazione di trasporto dovrà essere meglio preso in considerazione in occasione della scelta di un progetto. La vecchia ripartizione delle risorse finanziarie solleva diverse questioni per quanto concerne l'importo effettivo destinato alla risoluzione dei problemi di capacità del traffico negli agglomerati.
- Come condizione per la messa a disposizione di mezzi finanziari supplementari per il traffico d'agglomerato, economiesuisse chiede inoltre un controllo di efficienza trasparente dei progetti della prima e della seconda generazione già cofinanziati.
- Durante la selezione dei progetti, bisognerà concedere maggiore attenzione al finanziamento a lungo termine della gestione e della manutenzione. Le attese spese di gestione e manutenzione a carico dei cantoni e delle città dovranno essere presentate in modo esplicito e prese in considerazione durante le decisioni che concernono il cofinanziamento del progetto.

► Un pedaggio al Gottardo permetterebbe di risparmiare mezzi finanziari per progetti più urgenti.

► **Realizzare margini di manovra per i principali problemi di capacità:** L'introduzione di un pedaggio stradale al Gottardo permetterebbe di risparmiare mezzi finanziari che potrebbero essere destinati a programmi di eliminazione dei problemi di capacità più urgenti nei centri economici e urbani. La riscossione di un pedaggio nel tunnel del Gottardo è una via che permetterebbe, da una parte, di sgravare l'onere finanziario di FOISTRA e, dall'altra parte, di rafforzare il principio di causalità nel traffico di transito.

► **Realizzare ulteriori margini di efficienza:** Bisogna sfruttare il potenziale di risparmio sussistente dopo la nuova ripartizione dei compiti tra la Confederazione e i cantoni nell'ambito della revisione della perequazione finanziaria. I margini di efficienza attesi dalla centralizzazione della responsabilità della rete delle strade nazionali non si sono materializzati. Ciò solleva la questione della futura responsabilità delle strade nazionali. Il trasferimento delle attività operative dell'USTRA (costruzione, finanziamento e pianificazione della rete delle strade nazionali) in un'impresa federale distinta permetterebbe di realizzare ulteriori risparmi per altro necessari e di depoliticizzare lo sviluppo dell'infrastruttura stradale nazionale.

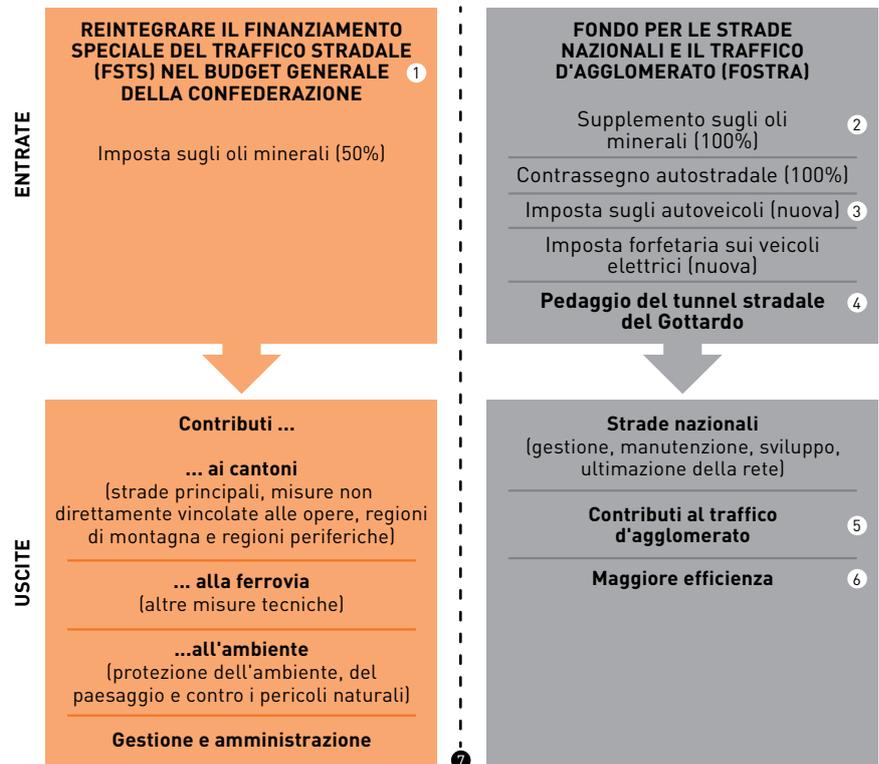
A parte il progetto FOISTRA, l'iniziativa della "vacca da mungere" è una proposta di finanziamento alternativa tendente a garantire il finanziamento delle infrastrutture stradali senza imporre oneri supplementari agli utenti. In caso d'accettazione dell'iniziativa, l'aumento della sovrattassa sugli oli minerali e la destinazione vincolata di entrate supplementari all'infrastruttura stradale non sarebbero più all'ordine del giorno.

Grafico 8

► *economiesuisse* chiede un'architettura finanziaria più semplice e trasparente nell'ambito del nuovo finanziamento delle strade, in particolare una separazione del FOSTRA e del FSTS.

Nuova organizzazione del finanziamento stradale

Secondo la proposta di *economiesuisse*



- 1 Semplice e trasparente: reintegrare il FSTS (compiti e risorse) nel budget generale della Confederazione
- 2 Nessun assegno in bianco: Aumento progressivo in funzione dei bisogni finanziari effettivi
- 3 Destinazione integrale dell'imposta sugli autoveicoli
- 4 Ampliare il margine di manovra finanziaria per i problemi di capacità da sopprimere con urgenza
- 5 Rivedere i programmi d'agglomerato
- 6 Affidare la gestione operativa delle strade nazionali ad un'impresa federale
- 7 Semplificare; nessun meccanismo di compensazione

Fonte: illustrazione propria.

Sviluppo delle infrastrutture

► **Eliminare rapidamente i problemi di capacità:** Secondo il rapporto in consultazione, i programmi di eliminazione dei problemi di capacità devono essere rinviati e allungati. *economiesuisse* riconosce le restrizioni budgetarie e i ritardi di pianificazione che hanno portato a questa riflessione. Tenuto conto del crescente sovraccarico di traffico, occorrerebbe tuttavia dedicarsi rapidamente all'eliminazione dei problemi di capacità della rete stradale nazionale. Un'accelerazione delle procedure di pianificazione, dei ricorsi e di realizzazione costituisce una condizione preliminare.

► **Integrare il nuovo decreto sulla rete nel FSTS:** Una visione globale dello sviluppo della rete stradale nazionale deve inglobare il decreto sulla rete. *economiesuisse* sostiene il trasferimento di competenze dai cantoni alla Confederazione, a condizione tuttavia che i cantoni si assumano integralmente i

costi di gestione e manutenzione ora a carico della Confederazione. Se i cantoni compensassero solo parzialmente questi costi, soltanto i progetti più urgenti in un'ottica della rete nazionale dovrebbero essere integrati nella rete stradale federale.

- ▶ **Fissare correttamente le priorità:** I progetti devono essere selezionati in funzione dei bisogni e del rapporto tra costi e benefici. La legge dovrebbe definire dei criteri chiari, trasparenti e comprensibili sui quali potrebbe basarsi il programma di sviluppo strategico. Lo sviluppo della rete stradale sarebbe così depoliticizzato e più obiettivo.
 - ▶ **Maggiore intelligenza:** La costruzione di capacità supplementari costituisce senza dubbio la leva principale per eliminare i problemi di capacità e far fronte all'atteso aumento del traffico. La Confederazione è inoltre invitata a proporre soluzioni che permettano di utilizzare in modo più efficiente le nuove infrastrutture o quelle esistenti grazie alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione.
- ▶ Grazie alle moderne tecnologie dell'informazione e della comunicazione, è possibile utilizzare le infrastrutture esistenti o nuove in maniera più efficiente.

Informazioni:

kurt.lanz@economiesuisse.ch

marcus.hassler@economiesuisse.ch

Impressum

economiesuisse, Federazione delle imprese svizzere
Hegibachstrasse 47, Casella postale, CH-8032 Zurigo
www.economiesuisse.ch