



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für dell'ambiente, dei trasporti,
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA

19 settembre 2014

Rapporto sui risultati della procedura di consultazione concernente la creazione di un Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), il risanamento finanziario e il Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA SN)

Indice

1.	PROCEDURA DI CONSULTAZIONE	3
1.1.	Contenuto del progetto	3
1.2.	Pareri pervenuti.....	4
2.	SINTESI	5
2.1.	Nuova architettura finanziaria con il FOSTRA	5
2.2.	Risanamento finanziario.....	6
2.3.	Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA SN) e fasi di potenziamento	7
3.	ANALISI DEI PARERI IN BASE AL QUESTIONARIO	8
3.1.	Indicazioni generali sull'analisi	8
3.2.	A Nuova architettura finanziaria	9
3.3.	B Provvedimenti per il risanamento finanziario	18
3.4.	C Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali.....	26
3.5.	D Altre osservazioni.....	29
4.	ALLEGATO 1: ELENCO DEI PARERI PERVENUTI	34
5.	ALLEGATO 2: QUESTIONARIO SULLA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE	37

1. Procedura di consultazione

Il 26 febbraio 2014 il Consiglio federale ha aperto la procedura di consultazione sul progetto concernente la creazione di un Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), il risanamento finanziario e il Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA SN). La procedura è terminata il 20 giugno 2014.

1.1. Contenuto del progetto

Per risolvere le attuali carenze strutturali del Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS), colmare il disavanzo che si va profilando ed elaborare, in ottemperanza alla mozione 12.3329 del 19 marzo 2012 della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale, un Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA SN) analogo a quello per l'infrastruttura ferroviaria, il Consiglio federale ha presentato le seguenti proposte.

Creazione di un Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA)

Per finanziare le strade nazionali e i contributi destinati agli interventi di miglioramento delle infrastrutture di trasporto di città e agglomerati viene costituito, con norma costituzionale, un Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato che non prevede scadenza, con l'obiettivo di coprire tutte le spese legate alle strade nazionali da un'unica cassa. Come nel caso dello strumento deliberato per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer), tutte le entrate attuali e future devono confluire direttamente nel fondo. Il finanziamento dei contributi destinati agli interventi di miglioramento delle infrastrutture di trasporto di città e agglomerati proseguirà a tempo indeterminato e sarà affidato al Fondo. Tramite il FOSTRA si intende garantire un finanziamento coerente del trasporto su strada e rotaia a livello federale.

Il fondo dovrebbe aumentare la certezza di programmazione e realizzazione sul lungo periodo, oltre a migliorare la trasparenza. Si tratta di una misura strutturale destinata a ottimizzare la gestione delle risorse e la tracciabilità dei flussi finanziari, ma non ha incidenza alcuna sul deficit di finanziamento.

Dovrebbe inoltre restare operativo l'FSTS, alimentato da metà del gettito dell'imposta sugli oli minerali (imposta di base) e finalizzato a coprire i contributi per compiti legati all'omonimo tipo di trasporto.

Come coprire il disavanzo previsto

Per rimediare allo sbilancio di finanziamento sono previste misure sia sul fronte delle entrate che su quello delle uscite.

Nel primo caso si propone innanzitutto di aumentare il supplemento fiscale sugli oli minerali, allo scopo di garantire il finanziamento futuro dei compiti e delle spese programmati, e di imporre la destinazione vincolata del gettito dell'imposta sugli autoveicoli versato al FOSTRA. Per abbinare queste misure vengono proposte due varianti:

- variante principale: incremento di 15 centesimi al litro del supplemento fiscale sugli oli minerali, che salirebbe così a 45 centesimi al litro, e assegnazione di non oltre i 2/3 della nuova imposta sugli autoveicoli;
- variante secondaria: incremento di 12 centesimi al litro del supplemento fiscale sugli oli minerali, che salirebbe così a 42 centesimi al litro, e assegnazione dell'imposta sugli autoveicoli o parti di essa.

Un'ulteriore misura prevede – ma non prima del 2020 – l'introduzione di una tassa forfetaria sul crescente parco di veicoli a propulsione alternativa, in modo che anche questi contribuiscano al finanziamento dell'infrastruttura stradale. Infine, si propone di compensare periodicamente il rincaro sul fronte delle entrate e di trasferire tale competenza al Consiglio federale.

Quanto alle uscite, urge innanzitutto migliorare l'efficienza delle strade nazionali, realizzare risparmi nonché differire, protrarre e limitare le spese.

Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA SN)

L'obiettivo consiste nell'adottare un approccio mirato per garantire e migliorare la funzionalità della rete delle strade nazionali. I necessari interventi di ampliamento strutturale e di aumento della capacità (potenziamento) rientrano nel quadro del programma di sviluppo strategico, in base al quale le Camere federali hanno la facoltà di esprimersi periodicamente sulle misure proposte.

Continuazione dei programmi d'agglomerato

I programmi d'agglomerato si sono rivelati essere un valido strumento per coordinare lo sviluppo insediativo con i trasporti nel loro complesso e per mantenere un sistema dei trasporti ben funzionante negli agglomerati attraverso un impiego efficiente ed efficace dei mezzi a disposizione. L'afflusso di risorse finanziarie garantito con la creazione del nuovo fondo è essenziale per un sistema ottimizzato, che include strade nazionali e infrastrutture ferroviarie, e il FOSTRA garantisce la disponibilità anche futura delle risorse necessarie.

1.2. Pareri pervenuti

Complessivamente sono pervenuti 101 pareri, suddivisi nel modo seguente:

• Cantoni e Conferenze:	29
• partiti rappresentati nell'Assemblea federale:	8
• associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna:	3
• associazioni mantello nazionali dell'economia:	6
• associazioni legate al mondo dei trasporti:	12
• altre associazioni, organizzazioni e istituzioni:	43

I singoli pareri, aggiornati al 26 giugno 2014, sono consultabili su Internet: il presente rapporto non propone pertanto una rassegna dettagliata delle singole posizioni espresse ma soltanto una sintesi delle stesse.

Sito Internet <http://www.astra.admin.ch/themen/06035/06041/06615/index.html?lang=it>

L'Allegato 1 riporta un elenco dei partecipanti alla procedura di consultazione e delle abbreviazioni utilizzate.

2. Sintesi

2.1. Nuova architettura finanziaria con il FOSTRA

Una nuova architettura finanziaria viene appoggiata del tutto o in parte dalla maggioranza dei partecipanti alla procedura di consultazione, in particolare da quasi tutti i Cantoni come pure da DCPA, CTP, Associazione dei Comuni e dai partiti PBD, PPD, PLR e PEV. In parte emergono riserve o vengono presentate richieste di modifica di tipo specifico, che riguardano tutti i livelli dell'architettura finanziaria, ma soprattutto le fonti da cui alimentare il FOSTRA, i compiti da sostenere e la concreta attribuzione dei settori di attività ai due strumenti di finanziamento. 11 pareri, fra cui quelli delle associazioni legate al trasporto stradale (FSS, ASTAG, TCS, ACS e ARV) e dell'UDC, respingono in toto la proposta oggetto di consultazione. Le associazioni di cui sopra auspicano certamente una nuova architettura finanziaria, in particolare un "fondo stradale", ma respingono altre misure proposte, in primo luogo l'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali, il PROSTRA e quindi l'intero progetto.

Fra i pareri contrari vi sono anche quelli di PES, PVL e PSS. Contrariamente ad altri soggetti, che al riguardo propongono o suggeriscono soltanto modifiche, questi partiti richiedono un adeguamento sostanziale del progetto: tutti i compiti da finanziare in connessione con il trasporto stradale devono essere integrati nel fondo e quindi il settore di attività di quest'ultimo deve essere notevolmente ampliato.

Esistono due aspetti dell'architettura finanziaria su cui vengono avanzate riserve con particolare frequenza:

- il meccanismo di compensazione tra nuovo FSTS e Fondo viene criticato in 25 pareri: da un lato si chiede una precisazione delle disposizioni di legge sul meccanismo di compensazione, dall'altro una completa rinuncia al meccanismo stesso;
- il mantenimento di un Finanziamento speciale del traffico stradale ovvero la convivenza di FSTS e FOSTRA vengono valutati criticamente, lamentando, fra l'altro, la scarsa trasparenza. Altri 13 pareri (oltre a quelli dei partiti già ricordati sopra) parlano pertanto di un'integrazione completa di tutti i settori di attività legati al trasporto stradale nel Fondo, sebbene frequentemente non si vada al di là del puro suggerimento.

In linea generale esiste quindi una netta maggioranza pienamente o ampiamente a favore della creazione di un FOSTRA (in particolare tutti i Cantoni, DCPA, CTP, CGCA, PBD, PLR, PPD), sebbene vengano avanzate riserve su singoli elementi di organizzazione.

Fonti di finanziamento del FOSTRA

Oltre la metà dei pareri espressi è a favore della maggioranza delle fonti di finanziamento proposte.¹ Esiste tuttavia una minoranza che respinge la destinazione vincolata dell'imposta sugli autoveicoli a favore del FOSTRA. Da più parti, fra i pareri a favore delle fonti di finanziamento, ne vengono proposte altre oppure se ne sollecita la verifica.

Le strade nazionali come ambito di attività del FOSTRA

In linea generale non vi è opposizione al finanziamento delle strade nazionali tramite un fondo. Tuttavia uno degli aspetti più criticati del progetto è il fatto che esso non tenga conto dell'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali. 52 pareri² rinviando al suddetto decreto e ne chiedono ovvero ne propongono l'integrazione nel FOSTRA (anche solo in parte, come i capitoli su Morges e Autostrada del Glatttal) oppure auspicano che tale integrazione venga almeno verificata. Tuttavia i pareri espressi spesso non si soffermano sul finanziamento di un adeguamento del decreto.

¹ Frequentemente con un primo enunciato i pareri respingono le fonti di finanziamento, poiché chi li esprime non è d'accordo con l'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali. A ben vedere si riscontra tuttavia che le fonti di finanziamento di per se stesse non vengono contestate.

² Alcuni pareri ripetono la richiesta nelle considerazioni relative al PROSTRA, altri la propongono solo nelle domande sulla nuova architettura finanziaria o sul PROSTRA.

I contributi destinati agli interventi di miglioramento delle infrastrutture di trasporto di città e agglomerati come settore di attività del FOSTRA

In linea con l'orientamento (politico) dei pareri, la gamma di dichiarazioni sui contributi destinati agli interventi di miglioramento delle infrastrutture di trasporto di città e agglomerati è ampiamente sfaccettata, per non dire controversa.

Una minoranza di 28 pareri critica il fatto che si debbano continuare a cofinanziare progetti di trasporto su rotaia e richiedono una separazione più o meno netta, a livello di finanziamento, fra progetti legati a strada e rotaia. Principalmente si cita il fatto che il FOSTRA deve servire a finanziare solo progetti legati alla strada mentre FInFer deve finanziare progetti ferroviari o per il trasporto su rotaia.

30 pareri richiedono un volume minimo annuo di dotazione finanziaria per questo compito, con una forbice che va dai 280 agli 800 milioni di franchi. 14 pareri ritengono che il volume minimo debba essere sancito per legge. 8 pareri, fra cui quelli delle associazioni legate al trasporto stradale, di auto-suisse, UPSA e altri, ritengono che la dotazione finanziaria annuale debba essere limitata alla cifra di 200 milioni di franchi.

I contributi per le strade principali nelle regioni di montagna e periferiche

17 pareri, fra cui quelli di DCPA, CTP, PBD, PPD, Associazione dei Comuni e SAB, rivendicano la prosecuzione a oltranza dei contributi (tramite FOSTRA) per le strade principali nelle regioni di montagna e periferiche. Vi sono inoltre richieste isolate di integrazione nel FOSTRA dei contributi generali per le strade principali.

2.2. Risanamento finanziario

Incremento del supplemento fiscale sugli oli minerali

Circa due terzi dei pareri concordano, in linea generale o con riserve, con un incremento del supplemento fiscale sugli oli minerali o comunque non lo respingono totalmente, auspicando che questo venga scaglionato, risulti più moderato e/o venga agganciato alla realizzazione di progetti concreti.

28 pareri, fra cui quelli delle associazioni legate al trasporto stradale (FSS, ASTAG, TCS, ACS, ARV), sono contrari all'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali. Spesso si argomenta che se la distribuzione fosse corretta, i fondi sarebbero già sufficienti, allineandosi in questo alla cosiddetta "Iniziativa della vacca da mungere" e/o a chi chiede la riduzione delle sovvenzioni ovvero dei finanziamenti trasversali dalla strada alla rotaia.

Destinazione vincolata dell'imposta sugli autoveicoli

72 pareri si esprimono favorevolmente, in generale o con riserve, sulla destinazione vincolata dell'imposta sugli autoveicoli. 45 di questi preferiscono la destinazione vincolata totale invece della variante secondaria avanzata nella proposta di consultazione. Chi esprime a favore con riserva ovvero chi respinge la destinazione vincolata, cita in particolare le seguenti motivazioni: sottrazione di fondi dalle casse generali dello Stato, utilizzo solo per il FOSTRA o inopportunità di un'imposta sugli autoveicoli come tributo forfetario.

Tassa forfetaria sui veicoli dotati di sistemi di propulsione alternativi (veicoli elettrici)

Con 83 pareri a favore, una preponderante maggioranza si esprime per l'applicazione di un tributo sui veicoli elettrici; la maggioranza è anche d'accordo sulla destinazione vincolata degli introiti così generati a favore del FOSTRA. Diverse sono invece le idee su come tale tributo sui veicoli elettrici dovrebbe essere concretamente configurato: si propone ad esempio che questo non sia forfetario ma in forma di pedaggio o calcolato sulla potenza dei veicoli; oppure che vengano scelti tempi di introduzione diversi. L'imposta sui veicoli elettrici viene respinta in cinque pareri, fra cui quello del TCS.

Compensazione del rincaro

61 pareri concordano con la proposta oggetto di consultazione, sebbene 6 di questi auspichino adeguamenti particolari. Fra i 30 pareri contrari alla proposta, 20 sostengono che la competenza per la compensazione del rincaro dovrebbe essere trasferita al Consiglio federale.

Altre misure

In linea con l'orientamento (politico) dei pareri, la gamma delle altre proposte di misure volte a colmare il disavanzo finanziario è ampiamente sfaccettata ovvero controversa. Oltre alla rinuncia ai compiti, vengono in particolare menzionati i seguenti elementi: finanziamento del trasporto pubblico su rotaia (TP) tramite FInFer, adeguamento dell'entità della destinazione vincolata dell'imposta sugli oli minerali (imposta di base), moderato aumento della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali e ricorso all'imposta sul valore aggiunto. Vengono inoltre proposti cambi di sistema a livello di road e mobility pricing o soluzioni PPP.

2.3. Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA SN) e fasi di potenziamento

Una maggioranza di 69 pareri si esprime favorevolmente, in generale o con riserve, sull'idea di base che emerge dalla proposta in consultazione. 39 pareri richiedono che il PROSTRA tenga conto dell'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali, senza peraltro indicare concretamente come si dovrebbero finanziare queste attività. Da notare è che i Cantoni non fanno fronte comune per l'adeguamento del decreto.

Sono stati espressi 83 pareri sull'organizzazione per fasi di potenziamento del futuro aumento della capacità, tutti concordi, in linea generale o con riserve, sulla proposta di consultazione. Vengono avanzate controproposte in particolare relativamente all'organizzazione delle fasi di potenziamento, all'orizzonte temporale e alla determinazione di priorità. Si sottolinea inoltre che dal consenso sulla procedura a tappe non può essere desunto un consenso generale per gli ampliamenti di capacità.

3. Analisi dei pareri in base al questionario

3.1. Indicazioni generali sull'analisi

I destinatari della procedura di consultazione sono stati invitati ad articolare il proprio parere sulla base di un questionario. Non tutti i partecipanti alla procedura hanno utilizzato il questionario ma fornito in parte o in aggiunta pareri generali. Per elaborare un quadro il più possibile completo dei pareri pervenuti, la seguente analisi ha tenuto conto pertanto anche dei pareri generali, attribuendoli alle singole domande.

Inoltre alcune risposte fornite a singole domande toccano anche argomenti riferiti ad altre. Infine i partecipanti alla procedura, su singole questioni, si sono concentrati su determinate parole chiave che altri soggetti hanno considerato per altre domande. Per avere un confronto ovvero una valutazione di tipo sistematico, anche in questo caso le singole componenti di una risposta sono state attribuite per quanto possibile in maniera univoca alle singole domande.

Pareri identici o simili

Alcuni pareri sono identici, in gran parte identici o presentano passaggi identici. La tabella sottostante fornisce una panoramica sui vari gruppi di pareri con contenuto uguale o molto simile.

VD, GE (pareri praticamente identici)
DCPA: CTP (si associa sostanzialmente al parere DCPA, esprime ulteriore posizione), OW (sostiene completamente parere DCPA), GR (si associa in generale alle considerazioni DCPA e CGCA)
CGCA: GR (si associa in generale alle considerazioni DCPA e CGCA)
WWF, ATA, Alleanza per il Clima, Pro Velo, Mobilità pedonale, Iniziativa delle Alpi (identici del tutto o in parte) Umverkehr (passaggi in parte simili) Pro natura (sostiene il parere ATA)
ASTAG, TCS, ACS, FSS, FMS, auto-suisse, UPSA (identici del tutto o in parte) AQUANOSTRA (passaggi in parte simili)
CI CDS, espace.mobilité, Coop (pareri identici)
Società degli Impresari-Costruttori e infra (parere comune)
Comitato "Pro H18", Promozione Laufental (pareri praticamente identici)
USS, SEV (pareri identici)
VAP, CFS (pareri praticamente identici)
Associazione dei Comuni, VSEG (l'Associazione dei comuni solettesi VSEG appoggia ogni punto della posizione e delle considerazioni generali, nonché le risposte al questionario, dell'Associazione dei Comuni)
FVE, ARV (pareri praticamente identici) CP (alcune sezioni identiche)

3.2. A Nuova architettura finanziaria

Domanda 1 Sostanzialmente, sostenete il riordino nell'ambito del finanziamento dei compiti e delle spese legati al traffico stradale (nuovo Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), mantenimento di un finanziamento speciale per il traffico stradale per i restanti contributi)?

60 pareri (fra cui quelli di 20 Cantoni, DCPA, CTP, CGCA, PLR, PBD, PPD, PEV, Associazione dei Comuni, SSV, Travail.Suisse, USAM, USC, bauenschweiz) sostengono interamente³ o parzialmente⁴ il riordino proposto. 36 di questi avanzano singole riserve specifiche ovvero propongono modifiche. In 19 pareri⁵ non si trova né un chiaro sostegno né un netto rifiuto. Molti di essi individuano vantaggi e svantaggi oppure non considerano il riordino realmente impellente. 11 partecipanti⁶ alla procedura di consultazione, in particolare le associazioni legate al trasporto stradale (FSS, ASTAG, TCS, ACS) e SAB, respingono in gran parte il riordino proposto, oppure richiedono adeguamenti che presuppongono una modifica sostanziale del progetto, come ad es. l'unificazione di tutti i compiti del Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS) e del FOSTRA in un unico fondo. 11 pareri⁷ non si esprimono sulla questione oppure non rispondono con una posizione chiara.

Meccanismo di compensazione

In 25 pareri il proposto meccanismo di compensazione tra nuovo FSTS e Fondo viene⁸ criticato, accettato con riserva o respinto.

- USS, SEV e CVCI lamentano che il meccanismo è definito in maniera vaga o indefinita.
- Fra gli altri, i pareri DCPA, CTP, GR, LU, OW, SG, SZ, TG, ZH, PSS chiedono che le disposizioni di legge sul meccanismo di compensazione siano più precise ovvero più concrete. Secondo DCPA e CTP occorre garantire che, in caso di necessità, il nuovo FSTS possa essere alimentato dal FOSTRA. Secondo i Cantoni il meccanismo di compensazione di esclusiva competenza del Parlamento federale non è sufficiente a garantire parità di trattamento nella distribuzione dei fondi a Confederazione e Cantoni; si dovrebbe tenere conto anche degli interessi dei diversi destinatari dei pagamenti. Il PSS vuole una disposizione certa e impegnativa per quanto concerne i programmi d'agglomerato, che non dipenda da un meccanismo di compensazione. Il Cantone ZH chiede condizioni più chiare per la compensazione tra FOSTRA e nuovo FSTS, al fine di evitare infiniti dibattiti politici sulla sua attuazione.
- UDC, FSS, FMS, TCS, ACS, auto-suisse, AVK, CI CDS, espace.mobilité e Coop sono contrari al meccanismo di compensazione. Secondo FSS il meccanismo di compensazione comporta il rischio che le risorse finanziarie del Fondo non debbano essere blindate e possano tornare verso il nuovo FSTS, dove potrebbero essere accumulate o distratte come in passato.

³ AR, BL, BS, GE, NE, SO, TI, VD, SSV, Travail.Suisse, bauenschweiz, LITRA, UTP, USIC, Società degli Impresari-Costruttori, INFRA, UFS, CCIG, swisscleantech, AareLand, GUDC, IHZ, Consiglio di Stato del Cantone di Berna, amministrazioni di Berna, Ostermundigen e Muri, FRC.

⁴ AG, AI, GL, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SZ, UR, VS, DCPA, CTP, CGCA, PLR, PBD, PPD, PEV, Associazione dei Comuni, USAM, USC, ARV, città di Lucerna, CVCI, FVE, HKBB, CP, FER, AutoPostale, SAÖVOZ, CI CDS, Regione capitale, espace.mobilité, Coop, VSEG.

⁵ BE, FR, GR, TG, ZH, UDC, USS, ATA, Mobilità pedonale, Pro Velo, WWF, Alleanza per il clima, VAP, SEV, AVK, pro natura, Iniziativa delle Alpi, CFS, umverkehrR.

⁶ PES, PVL, PSS, SAB, economiesuisse, ASTAG, TCS, ACS, FSS, auto-suisse, UPSA.

⁷ ZG, FMS, Sentieri Svizzeri, Locle, Swiss eMobility, Promozione Laufental, VFAS, UP, Comitato "Pro H18", AQUANOSTRA, Losanna.

⁸ GR, LU, OW, SG, SZ, TG, ZH, DCPA, CTP, PSS, UDC, USS, ASTAG, FMS, TCS, ACS, FSS, auto-suisse, CVCI, SEV, AVK, UPSA, CI CDS, espace.mobilité, Coop.

Integrazione completa di tutti i settori di attività in un unico fondo

16 pareri⁹ parlano di integrazione completa nel fondo di tutti i settori di attività legati al trasporto stradale, sottolineando il fatto che la coabitazione fra nuovo FSTS e FOSTRA non migliorerebbe la trasparenza e che l'integrazione renderebbe superfluo il meccanismo di compensazione.

Mentre PSS, PES e PVL chiedono ovvero rivendicano un'integrazione, gli altri pareri argomentano in maniera meno perentoria. Il Cantone BE considera razionale un'integrazione, il Cantone TG la riterrebbe praticabile e il Cantone FR è del parere che le attività debbano essere trasferite al Fondo. USS e SEV ritengono più logico liquidare il FSTS e integrarlo nel nuovo Fondo. Gli altri partecipanti alla procedura di consultazione (ATA, Mobilità pedonale, Pro Velo, WWF, Alleanza per il clima, pro natura, Iniziativa delle Alpi, Sentieri Svizzeri) sollecitano un'integrazione.

Oltre a questi 15, anche altri pareri si soffermano in maniera diversa sull'esistenza ovvero sulla coabitazione di due casse. Secondo il PLR tale coabitazione va contro la sua richiesta di trasparenza nel finanziamento delle strade. Anche per Associazione dei Comuni e SAB la coabitazione fra nuovo FSTS e FOSTRA non promuove la trasparenza. Secondo il Cantone ZH il mantenimento del nuovo FSTS e il previsto meccanismo di compensazione con il FOSTRA creano nuove dipendenze e incertezze all'interno del finanziamento dei trasporti, laddove invece sarebbe necessaria una semplificazione del sistema che si è andato costituendo.

Per economiesuisse non ha alcun senso continuare a tenere in vita due "casse delle strade", che complicano e ostacolano la trasparenza del finanziamento. Analogamente al FAIF (Fondo per l'infrastruttura ferroviaria) anche l'infrastruttura stradale dovrebbe essere finanziata con un'unica cassa: il FOSTRA. A fini di semplificazione e maggiore trasparenza, le attività del nuovo FSTS dovrebbero essere ricondotte verso il bilancio federale, abolendo la destinazione vincolata dell'imposta sugli oli minerali (50% del dazio base). Il finanziamento di queste spese vincolate sarebbe garantito per legge anche in futuro. Economiesuisse giudica inoltre generalmente con scetticismo i fondi al di fuori del bilancio federale ordinario, poiché si tratta di soluzioni che limiterebbero la capacità di agire in campo politico-finanziario del Parlamento.

Altri aspetti

Già nelle risposte alla domanda 1 viene menzionata l'attribuzione di singoli settori di attività alle due casse e viene proposto o richiesto un trasferimento da uno strumento finanziario all'altro (vedi in particolare le considerazioni relative alle domande 2 e 3b).

Il Cantone AG accoglie con favore il riordino, ma incoraggia verso un ulteriore passo in termini di coerenza proponendo un'architettura finanziaria modificata, con un fondo esclusivamente per le strade nazionali e l'attribuzione del traffico d'agglomerato al nuovo FSTS. Secondo il Cantone SH i contributi per il traffico d'agglomerato dovrebbero essere ripartiti in "Contributi al traffico d'agglomerato", gestiti dal nuovo FSTS, e "Contributi per grandi progetti degli agglomerati", cofinanziati dal FOSTRA. Tali grandi progetti potrebbero essere eventualmente accolti nel PROSTRA. Secondo il Cantone ZH un fondo di finanziamento comune per strade nazionali e traffico d'agglomerato è certamente possibile, ma obiettivamente e politicamente non indispensabile. L'UDC richiede in generale di eliminare il traffico d'agglomerato dal progetto, poiché con l'inclusione di quest'ultimo si rischia che i fondi del trasporto stradale vengano assegnati a una diversa destinazione.

I pareri di AI, NW, PBD, PPD, Associazione dei Comuni, AutoPostale, VSEG (cfr. domanda 3b) propongono o chiedono un'integrazione nel FOSTRA dei contributi per le strade principali nelle regioni di montagna e periferiche (attualmente nel Fondo infrastrutturale) oppure lamentano il fatto che tali contributi vengano collocati nel nuovo FSTS.

I Cantoni GL, GR, UR, VS, nonché CGCA, VAP, CFS chiedono l'integrazione di tutti i contributi per le strade principali nel FOSTRA. Il Cantone ZH propone di verificare un finanziamento ai Cantoni dei contributi non direttamente vincolati alle opere tramite il FOSTRA, per migliorare la certezza di finanziamento da questo punto di vista.

⁹ BE, FR, TG, PES, PVL, PSS, USS, ATA, Mobilità pedonale, Pro Velo, WWF, Alleanza per il clima, SEV, pro natura, Iniziativa delle Alpi, Sentieri Svizzeri.

Nelle risposte alla domanda 1 emerge più volte la richiesta che il FOSTRA recepisca il decreto federale concernente la rete delle strade nazionali¹⁰: la tematica viene riassunta in riferimento alla domanda 3b.

Da più parti le risposte alla domanda 1 valutano criticamente l'utilizzo odierno o programmato delle imposte stradali per il trasporto pubblico (soprattutto nel quadro dei programmi d'agglomerato cofinanziati) oppure, in modo specifico, la ripartizione di fondi finora attuata fra strada e rotaia. Si parla fra l'altro di "distrazione di fondi" o "sovvenzionamento trasversale". Questa critica viene riassunta anche alla domanda 3b e al punto 3.5.

Domanda 2 Sostanzialmente, sostenete la creazione del FOSTRA?

La creazione del FOSTRA viene appoggiata da una netta maggioranza dei pareri espressi (75), da cui emerge un consenso pieno¹¹ o comunque ampio¹². 13 pareri¹³ non ritengono impellente la creazione di un FOSTRA oppure giudicano in genere tiepidamente le soluzioni che prevedono un fondo, sebbene non si esprimano in modo esplicito né a favore né contro. Il PSS si dichiara in linea di principio a favore della creazione di un FOSTRA. Per il PES un nuovo Fondo per l'infrastruttura stradale non è indispensabile ma, a seconda di come viene organizzato, esso può anche portare vantaggi rispetto alla situazione odierna. Anche il PEV non oppone chiusure a priori alla nuova soluzione, pur ponendo la condizione che il fondo abbia una durata di trent'anni.

10 pareri¹⁴ si esprimono contro il FOSTRA per come viene presentato nella procedura di consultazione. Certamente, in modalità diverse, emerge il sostegno di principio per un "fondo stradale", ma si sottolinea contemporaneamente che il progetto non contiene alcuno dei miglioramenti auspicabili per gli utenti della strada e per tale motivo un FOSTRA così concepito non può essere appoggiato. Le associazioni legate al trasporto stradale presentano, a sostegno della propria posizione generalmente contraria, diverse richieste. In questa sede sia sufficiente citare direttamente quelle della FSS, l'associazione mantello del trasporto su strada.

"Con il Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA SN) la Confederazione deve adottare le necessarie misure per evitare l'ulteriore stallo a livello di pianificazione e investimenti. In concreto si tratta di

- *accelerare urgentemente la risoluzione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali;*
- *integrare nel FOSTRA il nuovo decreto concernente la rete delle strade nazionali (NEB) del 2012 e realizzare rapidamente in particolare i progetti di integrazione "Autostrada della Glatttal" e "Circonvallazione di Morges";*
- *avviare le misure di attuazione del modulo 3 del programma di eliminazione dei problemi di capacità e dare loro corso secondo una tabella di marcia ambiziosa;*
- *avviare immediatamente la pianificazione dei progetti di eliminazione dei problemi di capacità accantonati (come da modulo 4), aggiungendo ulteriori iniziative laddove si manifesti la necessità di intervenire e sia evidente che la capacità della rete delle strade nazionali sia insufficiente;*
- *effettuare ulteriori investimenti nell'infrastruttura stradale per 1 - 1,2 miliardi di franchi annui dal FOSTRA.*

¹⁰ Adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali, che non entrerà in vigore per effetto del "no" all'aumento della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali nella consultazione popolare del 24 novembre 2013.

¹¹ AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, DCPA, CTP, CGCA, PLR, PBD, PPD, SAB, Associazione dei comuni, SSV, Travail.Suisse, USS, USAM, USC, bauenschweiz, LITRA, UTP, USIC, Società degli Impresari-Costruttori, INFRA, VAP, UFS, CCI, Promozione Laufen, VFAS, SEV, UP, Comitato "Pro H18", GUDC, CFS, FER, Losanna, AutoPostale, SAÖVOZ, CI CDS, Consiglio di Stato del Cantone di Berna, amministrazioni di Berna, Ostermundigen e Muri, Regione capitale, Lucerna, espace.mobilité, Coop, FRC, VSEG.

¹² AG, JU, VS, ZH, PVL, ARV, CVCI, FVE, HKBB, swisscleantech, IHZ, CP.

¹³ PEV, PES, PSS, economiesuisse, ATA, Mobilità pedonale, Pro Velo, WWF, Alleanza per il clima, pro natura, Iniziativa delle Alpi, Sentieri Svizzeri.

¹⁴ UDC, ASTAG, FMS, TCS, ACS, FSS, auto-suisse, AVK, AQUANOSTRA, UPSA.

Per quanto riguarda il finanziamento e l'organizzazione del FOSTRA, la FSS pone le seguenti condizioni:

- la Confederazione non deve adottare imposte per costituire scorte;
- l'imposta sugli autoveicoli deve essere impiegata interamente – e non solo per i due terzi – a destinazione vincolata per i trasporti stradali;
- i fondi necessari per un rapido potenziamento devono essere ridistribuiti dall'imposta di base sugli oli minerali, così come richiesto dalla cosiddetta "Iniziativa della vacca da mungere", laddove imposte e tasse non devono essere adeguate automaticamente al rincaro;
- i progetti per il traffico d'agglomerato devono essere limitati a 200 milioni di franchi all'anno;
- i progetti per il traffico d'agglomerato devono essere cofinanziati soltanto se determinano reali miglioramenti della capacità per il trasporto stradale;
- impianti ferroviari e progetti di ferrovia celere non devono essere finanziati dal FOSTRA: per questo esiste il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer);
- ogni anno il FOSTRA deve riservare ulteriori 100 milioni di franchi per le strade principali nei territori di montagna e al di fuori degli agglomerati (per circonvallazioni o decongestionamento dei centri regionali)".

L'UDC respinge decisamente la proposta nella forma attuale, poiché "calpesta" principi fondamentali di politica dei trasporti come quelli di causalità e di destinazione specifica dei fondi. Il partito critica il fatto che gli utenti della strada dovrebbero pagare tasse più elevate, senza avere la certezza che le risorse vengano utilizzate per progetti legati al trasporto stradale: pertanto respinge la proposta di aumento delle imposte sugli oli minerali. Qualora la proposta dovesse essere reiterata, si dovrebbe evitare la creazione di un fondo.

A tal riguardo i singoli pareri (BE, GE, JU, VD, VS, Associazione dei Comuni, CVCI, FVE, ARV, CP, VSEG) propongono o chiedono in modi diversi l'integrazione del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali nel FOSTRA ovvero vincolano a questa richiesta l'approvazione del FOSTRA stesso. In linea generale questo non significa tuttavia che la creazione di un FOSTRA venga contestata. Istanze e/o richieste sul decreto concernente la rete delle strade nazionali vengono riassunte alla domanda 3b. Nei pareri favorevoli vengono formulate proposte o richieste di vario tipo sull'organizzazione del FOSTRA: queste vengono recepite ovvero riportate fra le risposte alla domanda 3.

3 pareri¹⁵ non si esprimono sulla domanda.

Domanda 3 Concordate con la concreta impostazione del Fondo?

Domanda 3a - Con le fonti di finanziamento proposte?

La domanda riguarda solamente l'attribuzione delle diverse fonti di finanziamento al FOSTRA. I pareri che si limitano a criticare il proposto incremento del supplemento fiscale sugli oli minerali, e quindi respingono implicitamente le fonti di finanziamento, non vengono valorizzati qui ma recepiti in risposta alle domande 5, 7, 8 e 9.

17 pareri¹⁶ sono sostanzialmente d'accordo con le fonti di finanziamento proposte.

49 pareri¹⁷ sostengono la maggioranza delle fonti di finanziamento ma 14 di questi respingono in particolare la proposta destinazione vincolata dell'imposta sugli autoveicoli (cfr. anche domanda 6) oppu-

¹⁵ Locle, Swiss eMobility, AareLand.

¹⁶ BL, NW, UR, SAB, USAM, economiesuisse, LITRA, UTP, città di Lucerna, USIC, VAP, UFS, CCIG, swisscleantech, IHZ, CFS, AutoPostale.

¹⁷ AG, AR, BS, FR, GE, GL, GR, LU, OW, SG, SH, SO, TI, VD, VS, DCPA, CTP, CGCA, PLR, PBD, PPD, PEV, PES, PVL, PSS, Associazione dei Comuni, SSV, Travail.Suisse, USS, USC, bauenschweiz, ATA, Mobilità pedonale, Pro Velo, WWF, Alleanza per il clima, Società degli Impresari-Costruttori, INFRA, HKBB, VFAS, SEV, pro natura, Iniziativa delle Alpi, FER, SAÖVOZ, CI CDS, espace.mobilité, Coop, VSEG.

re avanzano riserve al riguardo. PSS, PES, PVL, PEV, USS, SEV, ATA, WWF, Alleanza per il clima, Mobilità pedonale, Pro Velo, pro natura, Iniziativa delle Alpi, umverkehR respingono la destinazione vincolata dell'imposta sugli autoveicoli a favore del FOSTRA. Nemmeno Travail.Suisse accoglie con favore la destinazione vincolata, ma propone come soluzione di compromesso un vincolo del 50% a favore dei progetti degli agglomerati, principalmente per il trasporto pubblico e il traffico lento.

I Cantoni AR, GE e VD rispondono inizialmente "no" alla domanda, ma rinviando poi direttamente a quello che, dal loro punto di vista, è il problematico incremento del supplemento fiscale sugli oli minerali: dalla risposta non emerge tuttavia il rifiuto di una particolare fonte di finanziamento o di tutte loro. Il Cantone AR richiede l'aumento dal 50 al 60% della quota dell'imposta sugli oli minerali a favore del nuovo FSTS e a carico del bilancio generale della Confederazione. I Cantoni GE e VD sono espressamente concordi con una totale destinazione vincolata dell'imposta sugli autoveicoli a favore del FOSTRA, ma auspicano la verifica anche di altre fonti.

Per la CGCA e per i Cantoni GL e GR, che si associano alla CGCA, le possibilità proposte per la raccolta di fondi sono certo opportune, ma il volume e la ripartizione dei proventi dell'imposta sugli oli minerali fra nuovo FSTS e FOSTRA devono essere oggetto di dibattito.

Il Cantone VS risponde affermativamente alla domanda 3a, ma sottolinea che la destinazione vincolata differenziata dell'imposta sugli oli minerali (imposta di base) e del supplemento fiscale sugli oli minerali non sarebbe adeguata per nuovo FSTS e FOSTRA.

Il PLR concorda solo parzialmente e chiede che il gettito dell'imposta sugli autoveicoli vada totalmente a beneficio del trasporto stradale. Per il PBD le fonti di finanziamento previste sono insufficienti e troppo unilaterali; non critica tuttavia le fonti di finanziamento proposte, ma indica l'IVA come ulteriore possibilità. Anche il PPD non avanza riserve nei confronti delle fonti di finanziamento proposte e propone di verificarne di nuove, come l'imposta sul valore aggiunto. A livello di introduzione bauen-schweiz, CI CDS, espace.mobilité e Coop rispondono "no" alla domanda: tuttavia non respingono singole fonti di finanziamento, bensì richiedono una quota superiore di destinazione vincolata dell'imposta sugli oli minerali (imposta di base) a favore del FOSTRA.

Numerosi soggetti che esprimono parere favorevole (DCPA, CTP, CGCA, AG, BS, GE, GR, LU, OW, SG, SH, SO, TI, VD, VS, ZH, PBD, PPD, SSV, Associazione dei Comuni, bauen-schweiz, Società degli Impresari-Costruttori, INFRA, HKBB, VFAS, FER, CI CDS, espace.mobilité, Coop, VSEG, SAÖVOZ) chiedono di verificare generalmente nuove o altre fonti di finanziamento oppure propongono ovvero richiedono nuove e concrete formule di finanziamento (cfr. riepilogo alla domanda 13).

I Cantoni AI e SZ non sono d'accordo con la proposta. Secondo AI le fonti di finanziamento devono essere ripensate, al fine di garantire in particolare non solo il finanziamento delle strade nazionali e del traffico d'agglomerato, bensì anche quello delle strade nelle aree rurali. SZ osserva che il FOSTRA richiede in parte da nuove fonti di finanziamento, come l'imposta sugli autoveicoli e l'imposta forfetaria sui veicoli elettrici, ma non è chiaro perché soltanto il FOSTRA ovvero le strade nazionali e i programmi d'agglomerato dovrebbero essere alimentati da tali fonti.

29 pareri¹⁸ non si esprimono in maniera univoca sulle fonti di finanziamento proposte. Lo stesso dicasi per l'UDC, che nella sua risposta respinge solamente l'aumento delle imposte sui trasporti, qualora non venga eliminata la distrazione dei fondi destinati al trasporto stradale.

Neanche FSS, TCS, ACS, ASTAG, FMS, auto-suisse, UPSA, AVK prendono una posizione univoca sulle fonti di finanziamento proposte, ma dichiarano soltanto di respingere in linea di principio l'aumento dei tributi sui carburanti. Queste organizzazioni sostengono tuttavia in altri punti la destinazione vincolata dell'imposta sugli autoveicoli a favore del FOSTRA (cfr. anche domanda 6). FSS, TCS, ACS, ASTAG, FMS, auto-suisse, UPSA rimandano inoltre, in altro contesto, alla cosiddetta "Iniziativa della vacca da mungere"¹⁹, che chiede la destinazione vincolata del 100% dei proventi dall'imposta sugli oli minerali per le attività e gli oneri collegati al trasporto su strada (cfr. anche domanda 13).

L'UP si dichiara esplicitamente contraria alle fonti di finanziamento proposte per il FOSTRA e aggiunge di respingere in linea di principio l'aumento delle imposte. Anche i GUDC dissentono espressamen-

¹⁸ BE, JU, NE, TG, ZG, ZH, SVP, ASTAG, FMS, TCS, ACS, FSS, Sentieri Svizzeri, Locle, auto-suisse, CVCI, Swiss eMobility, Promozione Laufental, AVK, AareLand, UP, Comitato "Pro H18", GUDC, AQUANOSTRA, UPSA, Losanna, Regione capitale, Consiglio di Stato del Cantone di Berna, amministrazioni di Berna, Ostermundigen e Muri, FRC.

¹⁹ Denominazione ufficiale: "Per un equo finanziamento dei trasporti", presentata il 10 marzo 2014.

te dalle fonti di finanziamento proposte e richiedono che tutte le imposte stradali vengano destinate completamente al trasporto su strada.

Domanda 3 Concordate con la concreta impostazione del Fondo?

Domanda 3b - Con i compiti da finanziare?

8 pareri²⁰ sono totalmente concordi con l'impostazione concreta dei compiti da finanziare. 46 pareri²¹ sono in gran parte d'accordo ma avanzano riserve di rilievo nei confronti di un elemento importante. 27 pareri²² sollevano riserve importanti su più elementi. 11 pareri²³ assumono una posizione sostanzialmente negativa verso la proposta. 9 pareri²⁴ non si esprimono sulla questione oppure non rispondono con una posizione chiara.

Le critiche o le riserve riguardano vari elementi:

Strade nazionali e adeguamento del nuovo decreto federale concernente la rete delle strade nazionali

In linea generale non vi è opposizione al finanziamento delle strade nazionali tramite il fondo. 52 pareri²⁵ (fra cui 15 Cantoni, DCPA, CTP, CGCA e tre partiti) rinviando tuttavia al decreto concernente la rete delle strade nazionali, che non ha potuto entrare in vigore per effetto del "no" all'aumento della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali ("vignetta autostradale") nella consultazione popolare del 24 novembre 2013. Si richiede o si propone che il decreto suddetto (o parti di esso, come la circonvallazione di Morges o l'autostrada della Glatttal)²⁶ venga integrato nel FOISTRA ovvero che tale integrazione venga perlomeno vagliata. Il fatto che non si sia tenuto conto dell'adeguamento del decreto sulla rete stradale rappresenta uno dei punti di maggiore critica.

Traffico d'agglomerato

Controversi risultano i pareri relativi al capitolo del "traffico d'agglomerato". Da un lato singoli pareri richiedono l'abrogazione del finanziamento di singole voci del traffico d'agglomerato (rotaia/progetti ferroviari), dall'altro si rivendicano fondi per questi settori di attività. Altri pareri ancora esigono che i fondi per questi settori di attività vengano ridotti.

Le richieste relative al volume finanziario dei contributi al traffico d'agglomerato sono riepilogate nella domanda 3c (restante impostazione), poiché queste non contestano il settore di attività (ovvero i singoli compiti) in quanto tale. Sempre con riferimento alla domanda 3c vengono documentate le richieste di distribuzione dei fondi ovvero di assegnazione delle priorità fra i compiti attribuiti al fondo.

Il Cantone AG propone un'alternativa all'architettura finanziaria proposta, cioè il finanziamento del traffico d'agglomerato tramite il FSTS (adeguatamente dotato di ulteriori risorse): in tal modo verrebbe creato un finanziamento speciale "puro" per l'erogazione dei contributi federali.

²⁰ BS, NW, SO, PES, Travail.Suisse, USC, UFS, swisscleantech.

²¹ AG, AR, BE, BL, FR, GE, LU, OW, SG, SH, TI, VD, ZG, ZH, DCPA, CTP, PLR, PEV, SSV, economiesuisse, LITRA, UTP, ARV, Sentieri Svizzeri, città di Lucerna, USIC, Società degli Impresari-Costruttori, INFRA, CVCI, FVE, HKBB, Promozione Laufental, VFAS, UP, Comitato "Pro H18", GUDC, IHZ, AQUANOSTRA, CP, FER, AutoPostale, SAÖVOZ, CI CDS, umverkehR, espace.mobilité, Coop.

²² AI, GL, GR, NE, TG, UR, VS, CGCA, PBD, PPD, PVL, PSS, UDC, USS, USAM, bauenschweiz, ATA, FMS, Mobilità pedonale, Pro Velo, WWF, Alleanza per il clima, CCIG, SEV, AVK, pro natura, Iniziativa delle Alpi.

²³ SAB, Associazione dei Comuni, ASTAG, TCS, ACS, FSS, VAP, auto-suisse, CFS, UPSA, VSEG.

²⁴ JU, SZ, Locle, Losanna, Regione capitale, Consiglio di Stato del Cantone di Berna, amministrazioni di Berna, Ostermundigen e Muri, AareLand, Swiss eMobility, FRC.

²⁵ AI, AR, BE, BL, GL, GR, NE, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VS, DCPA, CTP, CGCA, PBD, PPD, UDC, SAB, Associazione dei Comuni, USAM, bauenschweiz, LITRA, ASTAG, FMS, TCS, ACS, FSS, ARV, USIC, Società degli Impresari-Costruttori, INFRA, VAP, auto-suisse, CVCI, CCIG, FVE, HKBB, Promozione Laufental, AVK, Comitato "Pro H18", AQUANOSTRA, CFS, UPSA, CP, CI CDS, espace.mobilité, Coop, VSEG.

²⁶ La circonvallazione di Morges e/o l'autostrada della Glattal ovvero "l'integrazione della rete" vengono menzionate esplicitamente in un totale di 36 pareri (sebbene questo non avvenga sempre in relazione alla domanda 3b): AI, AR, GE, GR, OW, VD, ZH, DCPA, CTP, PLR, UDC, economiesuisse, bauenschweiz, USAM, ASTAG, ACS, TCS, FMS, FSS, UPSA, AVK, auto-suisse, Società degli Impresari-Costruttori, INFRA, VAP, CFS, CVCI, CCIG, FVE, UP, AQUANOSTRA, CP, FER, ARV, FRC, Losanna.

Separazione fra infrastrutture stradali e ferroviarie a livello di finanziamento

28 pareri²⁷ criticano il cofinanziamento dal FOSTRA di progetti legati al trasporto pubblico su rotaia. In generale si propugna la separazione del finanziamento fra progetti stradali e ferroviari: il FOSTRA dovrebbe finanziare solo i progetti stradali, per quelli ferroviari (in parte menzionati anche come progetti di stazioni ferroviarie) la competenza spetta al FInFer.

- Il Cantone TG richiede l'abrogazione totale dell'art. 17a cpv. 2bis LUMin (contributi per i costi supplementari del materiale rotabile) con la motivazione che per il finanziamento dei progetti legati al trasporto su rotaia è stato creato il FInFer. Secondo il Cantone AR è necessaria una separazione netta fra FAIF/FInFER e FOSTRA nel caso dei progetti ferroviari. Anche per il Cantone VS il FOSTRA dovrebbe cofinanziare, per motivi di trasparenza, solo opere correlate alla strada.
- L'UDC richiede l'eliminazione tout court del traffico d'agglomerato dal progetto e, nel caso in cui questo resti parte integrante di esso, un utilizzo coerente dei fondi a favore del trasporto su strada. Nel caso del traffico d'agglomerato il PLR richiede una netta separazione fra infrastruttura stradale (FOSTRA) e ferroviaria (FInFer); le infrastrutture del trasporto di agglomerato dovrebbero essere finanziate in linea generale con riferimento ai vettori di trasporto.
- Anche SAB, FMS ed economiesuisse sostengono la separazione fra FAIF (FInFer) e FOSTRA e la necessità che tutti i progetti di TP su rotaia vengano finanziati dal FAIF. Secondo bauenschweiz il FOSTRA non dovrebbe erogare alcuna risorsa per impianti e investimenti ferroviari e affini.
- ASTAG, ACS, UPSA e auto-suisse ritengono che i fondi per il traffico d'agglomerato debbano essere utilizzati esclusivamente per il finanziamento di progetti stradali e solo se funzionali al miglioramento della capacità. FSS e TCS presentano richieste che muovono da posizioni simili, con alcune sfumature di differenza. FSS aggiunge che un cofinanziamento del TP su strada e del traffico lento è ammissibile solo se questo determina un decongestionamento del traffico motorizzato individuale, con conseguente incremento della capacità e della sicurezza. Il TCS include nei progetti stradali anche bus e tram. Altri 12 pareri²⁸ esprimono posizioni analoghe con le riserve illustrate sopra.

Integrazione FSTS nel FOSTRA

La richiesta di integrare il FSTS nel FOSTRA (cfr. domanda 1) equivale anche a un ampliamento dello spettro di attività del FOSTRA.

Contributi per le strade principali nelle regioni di montagna e periferiche ovvero per le strade principali in generale

Integrazione nel FOSTRA delle strade principali nelle regioni di montagna e periferiche

17 pareri richiedono esplicitamente che il FOSTRA finanzi a oltranza i contributi alle strade principali nelle regioni di montagna e periferiche. Si tratta dei pareri espressi dai Cantoni AI, FR, OW, UR, ZG, di DCPA, CTP, PBD, PPD, Associazione dei Comuni, SAB, LITRA, FSS, VAP, CFS, AutoPostale, VSEG.

I Cantoni NE e NW, nonché SSV e USC sostengono o richiedono l'erogazione dei contributi alle strade principali nelle regioni di montagna e periferiche oltre l'anno 2027, cioè a oltranza. L'USAM sottolinea la necessità di garantire il mantenimento qualitativo delle strade principali nelle regioni di montagna e periferiche, ma non chiede concretamente un'erogazione a oltranza di questi contributi. Questi pareri non richiedono espressamente un finanziamento dal FOSTRA.

Integrazione (generale) delle strade principali nel FOSTRA

I Cantoni GL, GR, VS e DCPA chiedono che il FOSTRA finanzi i contributi per le strade principali, compresi quelli speciali per le regioni di montagna e periferiche, anche questi ultimi oltre l'anno 2027 ovvero a lungo termine. UR chiede l'integrazione nel FOSTRA di grandi progetti difficilmente finanziabili nel settore delle strade principali, in particolare le strade dei valichi.

²⁷ AR, TG, VS, PLR, UDC, SAB, economiesuisse, USAM, bauenschweiz, ASTAG, FMS, TCS, ACS, FSS, Società degli Impresari-Costruttori, INFRA, VAP, auto-suisse, CCIG, VFAS, AVK, UP, IHZ, CFS, UPSA, FVE, ARV, CP.

²⁸ Società degli Impresari-Costruttori, INFRA, VAP, auto-suisse, CCIG, VFAS, AVK, UP, GUDC, IHZ, CFS, UPSA.

Cofinanziamento strade comunali

Secondo l'Associazione dei Comuni occorre verificare come garantire nel lungo periodo il finanziamento delle strade comunali di grande comunicazione nonché le strade al di fuori delle zone abitate, in particolare ai fini della conservazione del valore, dell'esercizio e della manutenzione. L'Associazione dei Comuni non si oppone a un moderato incremento del supplemento fiscale sugli oli minerali, se in contropartita, ad esempio, saranno promossi in modo particolare i progetti stradali negli agglomerati oppure se saranno previsti contributi generali per le strade comunali. SAÖVOZ e città di Lucerna (specificando le finalità di esercizio, manutenzione e mantenimento della qualità) chiedono che il FOSTRA finanzi anche contributi per le strade comunali.

Richiamando il concetto chiave di "traffico d'agglomerato", FSS, ASTAG, TCS, ACS, auto-suisse e UPSA richiedono esplicitamente che i fondi vengano utilizzati anche per cofinanziare le "strade comunali di grande comunicazione", a condizione che queste servano a migliorare la capacità della rete viaria. L'USAM chiede che i contributi per il traffico d'agglomerato siano utilizzati soltanto per progetti stradali (mentre quelli ferroviari dovrebbero essere finanziati dal FInFer); di aiuti federali dovrebbero poter beneficiare anche i progetti stradali al di fuori del perimetro dell'agglomerato. I contributi per le strade principali e comunali dovrebbero essere versati se finalizzati a progetti tali da migliorare la capacità ovvero risanare criticità a livello locale.

L'USIC sottolinea che la Confederazione dovrebbe riflettere su come garantire la conservazione e l'adeguamento mirato nel lungo periodo delle infrastrutture stradali adiacenti, che non vengono finanziate soltanto attraverso il FOSTRA.

Domanda 3 Concordate con la concreta impostazione del Fondo?

Domanda 3c - Con la restante impostazione del fondo?

Le risposte a questa domanda hanno fatto da più punti di vista riferimento alle fonti di finanziamento o ai compiti del fondo. Tali risposte non vengono documentate in relazione alla domanda 3c, poiché già esposte alle sezioni 3a e 3b. Parimenti non sono stati documentati nuovamente i pareri sul meccanismo di compensazione fra FSTS e FOSTRA, poiché la questione è già stata trattata alla domanda 1.

D'altro canto nelle risposte alla domanda 3a e 3b sono state espresse anche osservazioni che andavano al di là dell'argomento delle fonti di finanziamento e dei compiti. Queste vengono pertanto in parte riassunte alla domanda 3c.

Entità dei fondi per il traffico d'agglomerato / Determinazione delle priorità

Entità odierna o superiore (entità minima)

32 pareri si esprimono sull'entità minima dei fondi da destinare al traffico d'agglomerato e frequentemente chiedono la continuità a oltranza dei contributi federali, secondo l'ammontare attuale o superiore:

- sotto i 300 milioni di franchi all'anno: UTP (280 milioni)
- 300 - 400 milioni di franchi all'anno: PEV, PES, SSV (300 milioni); SG, ZG, ZH (300 - 400 milioni)
- 400 milioni di franchi all'anno:²⁹ BE, GR, LU, OW, SG, SO, DCPA, CTP, PSS, ATA, Pro Velo, umverkehrR, Mobilità pedonale, Sentieri Svizzeri, Iniziativa delle Alpi, Regione capitale, AutoPostale, WWF, Alleanza per il clima, pro natura
- oltre 400 milioni di franchi all'anno: USS, SEV (470 milioni); AG, BS (600 - 800 milioni)
- swisscleantech chiede l'11% delle entrate del fondo

Di questi pareri, 14 richiedono o propongono un radicamento/una regolamentazione di tipo legislativo dell'entità minima dei fondi a favore del traffico d'agglomerato.

²⁹ Approssimativamente pari all'entità attuale ovvero agli importi mediamente erogati negli ultimi anni.

Il Cantone BS richiede che nella LUMin i contributi per il traffico d'agglomerato vengano fissati all'11% dei fondi di cui all'articolo 86 cpv. 2 della nuova Costituzione.

Il PSS richiede che la quota dei contributi per il traffico d'agglomerato venga fissata ogni quattro anni e che ammonti ad almeno 400 milioni di franchi all'anno.

WWF, ATA, Alleanza per il clima, UTP, Mobilità pedonale, Pro Velo, pro natura, umverkehR e Sentieri Svizzeri propongono una formulazione di legge analoga: *"Anche la quota dei contributi per le misure volte al miglioramento del traffico d'agglomerato viene fissata per quattro anni. Essa ammonta ad almeno il 10% della dotazione finanziaria assegnata annualmente al fondo e in ogni caso ad almeno 400 milioni di franchi annui"*.

Il PEV sottolinea solamente la necessità di fissare per legge il fabbisogno finanziario del traffico d'agglomerato, senza avanzare proposte concrete. Il PES richiede che il fabbisogno finanziario venga sancito dalla legge in valori assoluti o in percentuale. SSV richiede che venga assegnata per legge una quota minima delle entrate del FOSTRA al cofinanziamento del traffico d'agglomerato.

Entità inferiore a oggi ovvero entità massima

La limitazione dei fondi per il traffico d'agglomerato a 200 milioni di franchi all'anno viene richiesta o proposta da 8 pareri: ASTAG, TCS, auto-suisse, ACS, FSS, UPSA, FVE e ARV. CP e FER richiedono la limitazione dei fondi a 300 milioni di franchi all'anno.

CI CDS, espace.mobilité e Coop chiedono una limitazione del 15% in termini di uscite o entrate per i contributi al traffico d'agglomerato.

Restante impostazione

10 Cantoni (BL, GE, GR, LU, NW, OW, SG, SH, TI, VD), DCPA e CTP rispondono alla domanda 3c, relativamente all'impostazione del fondo, con un chiaro "sì". Per la restante impostazione del FOSTRA, oltre ai punti già esposti, sono state avanzate soltanto riserve isolate.

Si propongono o si richiedono le seguenti modifiche:

secondo il Cantone AG occorre verificare se per le strade nazionali non sia meglio attribuire al PROSTRA (e quindi strutturalmente alle fasi di potenziamento) le misure pertinenti al miglioramento della capacità (corsia dinamica, interventi presso gli svincoli e realizzazioni di nuove corsie inferiori a 2 km), che sono contenute nella sezione "Adeguamenti".

Secondo il PPD il supplemento fiscale sugli oli minerali non dovrebbe essere aumentato per costituire una scorta, bensì solo qualora il fondo dovesse scendere al di sotto di una certa riserva. Anche il PBD richiede che il FOSTRA non venga alimentato in via previsionale, bensì in funzione di progetti pienamente sviluppati. Richieste simili provengono fra l'altro anche dalle associazioni legate al trasporto stradale e da economiesuisse.

Il PEV chiede se sia possibile sfrondare e semplificare ulteriormente la prevista serie di strumenti di gestione del fondo e non utilizzare l'imposta sugli autoveicoli come parametro per salvaguardare la capacità di agire in termini di politica di bilancio, bensì un altro elemento, ad esempio le riserve accumulate. Di conseguenza si dovrebbero adattare gli articoli 4 e 9 LFOSTRA in modo tale che le riserve in eccesso possano essere trasferite anche alle casse generali della Confederazione.

Per il PES le competenze per i diversi compiti pertinenti al FOSTRA devono essere organizzate in modo tale da consentire un controllo di gestione completo. Con la NPC³⁰ l'Ufficio federale delle strade (USTRA) oggi è sia committente sia realizzatore dell'infrastruttura delle strade nazionali. Insieme al FOSTRA si dovrebbe pertanto costituire un'autorità di vigilanza ad hoc, che assuma i compiti di committente e controllore. Inoltre, analogamente al NFTA, si dovrebbe creare una delegazione di vigilanza per il controllo amministrativo parlamentare durante e dopo i lavori.

Bauenschweiz richiede che l'Assemblea federale (parallelamente ai previsti crediti d'impegno) possa modificare semplicemente per decreto la ripartizione dell'imposta sugli oli minerali fra FOSTRA e casse generali della Confederazione. Questa competenza dovrebbe essere regolata per legge e richiederebbe una modifica costituzionale.

³⁰ Nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni

Secondo HKBB devono essere modificati i criteri previsti nel programma d'agglomerato, che consentono un cofinanziamento degli interventi da parte della Confederazione. Al momento i criteri sarebbero interpretati in modo tale da rendere impossibile la realizzazione di alcun progetto stradale volto a creare maggiore capacità.

Domanda 4 Come giudicate la variante "Abolizione del FSTS e ulteriore semplificazione del sistema di finanziamento", illustrata al punto 2.7.1?

67 pareri³¹ si oppongono alla variante "Abolizione del FSTS e ulteriore semplificazione del sistema di finanziamento", illustrata al punto 2.7.1 e già respinta dal Consiglio federale. La variante viene respinta fra l'altro da 21 Cantoni, DCPA, CTP, CGCA, SAB, SSV e 3 partiti (UDC, PES, PVL). La variante viene sostenuta da 7 pareri³².

24 pareri³³ non rispondono alla domanda oppure dalle risposte non è possibile desumere una posizione chiara.

Il PSS sostiene nei propri pareri la variante presentata ma richiede contemporaneamente di stralciare dal Conto della Confederazione i compiti correlati al trasporto stradale e di trasferirli al fondo.

3.3. B Provvedimenti per il risanamento finanziario

Domanda 5 Sostanzialmente, concordate con l'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali per risolvere il disavanzo finanziario?

67 partecipanti alla procedura di consultazione³⁴ concordano, in linea generale o con riserve, con un incremento del supplemento fiscale sugli oli minerali per coprire (in parte) il disavanzo finanziario; o comunque non respingono totalmente un aumento.

- Scaglionamento: 32 pareri³⁵ ritengono che l'aumento debba avvenire in modo scaglionato o che perlomeno uno scaglionamento dovrebbe essere preso in considerazione. Più pareri (fra cui GL, GR, LU, OW, SG, TG, DCPA, CTP, economiesuisse) richiedono inoltre che le tappe di incremento siano legate alla realizzazione di progetti concreti.
- Dimensioni dell'aumento: 8 pareri ritengono che l'aumento dovrebbe essere più o meno moderato, senza specificare peraltro ciò che questo significhi concretamente (AG, AR, JU, SO, Associazione dei comuni, SSV, CP, IHZ, VSEG). Per 10 pareri gli incrementi proposti sono esplicitamente troppo elevati (AI, GE, VD, PPD, HKBB, CI CDS, espace.mobilité, IHZ, Coop, FRC). Anche altre singole osservazioni si concentrano sull'entità dell'aumento. Per DCPA e Cantone GR, che si associa a DCPA, un aumento delle dimensioni prospettate è praticamente inattuabile, per il Cantone SH l'aumento dovrebbe essere in linea con il fabbisogno e per AareLand l'entità dovrebbe tenere

³¹ AI, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, NE, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZH, DCPA, CTP, CGCA, PES, PVL, UDC, SAB, SSV, USAM, bauenschweiz, LITRA, ASTAG, ATA, FMS, TCS, ACS, Mobilità pedonale, Pro Velo, FSS, ARV, Sentieri Svizzeri, città di Lucerna, WWF, USIC, Alleanza per il clima, Società degli Impresari-Costruttori, INFRA, VAP, auto-suisse, FVE, HKBB, VFAS, swisscleantech, AVK, pro natura, AQUANOSTRA, Iniziativa delle Alpi, CFS, UPSA, CP, FER, AutoPostale, SAÖVOZ, CI CDS, espace.mobilité, Coop.

³² FR, PBD, PLR, economiesuisse, Travail.Suisse, UTP, UFS.

³³ AG, ZG, PPD, PSS, USS, USC, Associazione dei Comuni, Locle, CVCI, CCIG, Swiss eMobility, Promozione Laufental, SEV, AareLand, UP, Comitato "Pro H18", GUDC, IHZ, Losanna, Regione capitale, Consiglio di Stato del Cantone di Berna, amministrazioni di Berna, Ostermundigen e Muri, umverkehR, FRC, VSEG.

³⁴ AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZH, DCPA, CTP, CGCA, PBD, PPD, PEV, PVL, PES, PSS, Associazione dei comuni, SSV, Travail.Suisse, USS, economiesuisse, LITRA, ATA, UTP, Mobilità pedonale, Pro Velo, WWF, USIC, Alleanza per il clima, UFS, HKBB, Promozione Laufental, SEV, swisscleantech, AareLand, pro natura, Comitato "Pro H18", IHZ, Iniziativa delle Alpi, CP, CI CDS, umverkehR, espace.mobilité, FRC, VSEG, città di Lucerna, Losanna, AutoPostale, SAÖVOZ, Coop.

³⁵ AG, AI, AR, FR, GL, GR, LU, OW, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VS, DCPA, CTP, CGCA, PBD, PPD, Associazione dei comuni, economiesuisse, LITRA, AareLand, IHZ, CI CDS, espace.mobilité, FRC, VSEG, AutoPostale, SAÖVOZ, Coop. L'UP respinge un incremento del supplemento fiscale sugli oli minerali, ma se un aumento dovesse essere deciso, anch'essa richiede una procedura scaglionata.

conto della maggioranza politica. Per economiesuisse è importante che nessun fondo venga aumentato a titolo di scorta.

Singoli pareri tuttavia non si oppongono o addirittura richiedono un aumento di oltre 15 cent./l.³⁶

28 pareri si esprimono chiaramente (20)³⁷ o con relativa chiarezza (8)³⁸ contro un aumento dell'imposta sugli oli minerali. Secondo la maggior parte dei pareri di questo gruppo gli automobilisti versano già oggi imposte sufficienti per continuare a garantire il finanziamento dell'infrastruttura stradale anche in futuro. Anch'essi dubitano che si possa formare una maggioranza a sostegno dell'aumento.

6 pareri non si sono espressi concretamente sulla domanda (ZG, Sentieri Svizzeri, Locle, Swiss eMobility, Regione capitale, Consiglio di Stato del Cantone di Berna, amministrazioni di Berna, Ostermündigen e Muri).

Domanda 6 Sostanzialmente, concordate con la parziale o totale destinazione vincolata dell'attuale imposta sugli autoveicoli per il FOSTRA?

La destinazione vincolata dell'imposta sugli autoveicoli o di parti di essa ottiene grande consenso. Solo 14 pareri si esprimono contro: oltre a 4 partiti (PVL, PES, PEV, PSS) e a unioni sindacali (USS, SEV), sono in particolare le associazioni ambientaliste (WWF, Alleanza per il clima, pro natura, Iniziativa delle Alpi, umverkeR) e parte delle associazioni legate ai trasporti (ATA, Mobilità pedonale, Pro Velo) a pronunciarsi contro la destinazione vincolata. Le argomentazioni principali sono la perdita di entrate che ne risulterebbe per il bilancio federale e il fatto che l'imposta sugli autoveicoli non è un tributo dipendente dai consumi.

2 pareri pongono chiare condizioni per il loro consenso (USC, Travail.Suisse). 13 pareri non si sono espressi sulla domanda (BE, ZG, Sentieri Svizzeri, Swiss eMobility, Promozione Laufental, AareLand, Comitato "Pro H18", IHZ, FRC, Losanna, Locle, Regione capitale, Consiglio di Stato del Cantone di Berna, amministrazioni di Berna, Ostermündigen e Muri).

I restanti 72 pareri, quindi la maggioranza, si pronunciano chiaramente (66) o con riserva (6) per la destinazione vincolata. 25 pareri³⁹ sostengono la destinazione vincolata senza soffermarsi esplicitamente sull'entità, 45 pareri⁴⁰ sostengono esplicitamente la destinazione vincolata completa, 2 pareri preferirebbero una destinazione vincolata solo parziale (UTP, swisscleantech).

5 dei 6 pareri che avanzano riserve rispetto alla destinazione vincolata provengono dai Cantoni:

- SZ contesta l'idea secondo cui l'imposta sugli autoveicoli debba essere usata esclusivamente per finanziare il FOSTRA, poiché è noto che si prevede un calo delle entrate derivanti dall'imposta sugli oli minerali e quindi delle sovvenzioni ai Cantoni;
- GL si dichiara d'accordo con la destinazione vincolata a condizione che il FOSTRA venga utilizzato per finanziare anche le strade principali;
- FR e JU sono favorevoli alla destinazione vincolata, qualora dalla riduzione delle entrate per il bilancio federale non risulti un calo dei contributi della Confederazione verso i Cantoni;
- NE sostiene la destinazione vincolata, a condizione che l'imposta sugli autoveicoli venga utilizzata anche per finanziare il NEB (nuovo decreto federale concernente la rete delle strade nazionali).

Per swisscleantech l'imposta sugli autoveicoli non è adatta come tassa forfetaria per il finanziamento delle infrastrutture. Ai fini di un compromesso swisscleantech è disposta tuttavia a sostenere una de-

³⁶ NW, PEV, ATA, Mobilità pedonale, Pro Velo, WWF, Alleanza per il clima, pro natura, Iniziativa delle Alpi, umverkehr, città di Lucerna.

³⁷ UDC, SAB, USAM, USC, bauenschweiz, ASTAG, FMS, TCS, ACS, FSS, ARV, INFRA, auto-suisse, CCIG, VFAS, UPSA, AVK, GUDC, AQUANOSTRA).

³⁸ NE, PLR, VAP, CVCI, FVE, ARV, UP, CFS, FER.

³⁹ AI, BL, BS, FR, GE, GL, JU, LU, NW, SH, SO, SZ, UR, VD, PBD, SSV, LITRA, USIC, VAP, UFS, HKBB, CFS, città di Lucerna, AutoPostale, SAÖVOZ.

⁴⁰ AG, AR, GR, NE, OW, SG, TG, TI, VS, ZH, DCPA, CTP, CGCA, PLR, PPD, UDC, SAB, Associazione dei Comuni, USAM, economiesuisse, bauenschweiz, ASTAG, FMS, TCS, ACS, FSS, ARV, Società degli Impresari-Costruttori, INFRA, auto-suisse, CVCI, CCIG, FVE, VFAS, AVK, UP, GUDC, AQUANOSTRA, UPSA, CP, FER, CI CDS, espace.mobilité, Coop, VSEG.

stinazione vincolata nella misura dei 2/3. Contemporaneamente il Consiglio federale viene però invitato a indicare come si debbano compensare le minori entrate per il bilancio generale della Confederazione.

- Domanda 7** Concordate con l'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali di 15 centesimi, a 45 centesimi al litro e la destinazione vincolata di al massimo due terzi del gettito dell'imposta sugli autoveicoli (variante principale)?
- Domanda 8** Concordate con l'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali di 12 centesimi, a 42 centesimi al litro e la destinazione vincolata del gettito dell'imposta sugli autoveicoli o di una parte di essa (variante secondaria)?
- Domanda 12** A quale delle due varianti proposte (principale o secondaria) date la preferenza?
- a) Variante principale: aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali a 45 centesimi; destinazione vincolata dell'imposta sugli autoveicoli per un massimo di due terzi.
- b) Variante secondaria: aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali a 42 centesimi; destinazione vincolata dell'imposta sugli autoveicoli fino al cento per cento.

Pochi pareri (9) concordano senza riserve con la variante principale (domanda 7) (BE, NW, SSV, UTP, USIC, swisscleantech, UFS, città di Lucerna, SAÖVOZ); fra questi, 2 (SSV, SAÖVOZ) parlano di una procedura scaglionata ma senza richiederla concretamente.

Il giudizio sulla variante secondaria (domanda 8) risulta leggermente migliore rispetto a quello sulla variante principale ed è favorevole per 19 partecipanti alla procedura di consultazione. Con 12 pareri positivi da parte dei Cantoni (BS, GL, GR, LU, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VS), la variante secondaria ottiene proprio in questo gruppo l'accettazione più ampia. A questi si aggiungono le tre conferenze cantonali (DCPA, CTP, CGCA). Pareri concordi per la variante secondaria giungono anche da LITRA, USIC, città di Lucerna e AutoPostale. 15 di questi 19 soggetti chiedono contemporaneamente che l'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali venga scaglionato o che perlomeno si prenda in considerazione uno scaglionamento.

Dato il maggior consenso sulla destinazione vincolata dell'imposta sugli autoveicoli rispetto alla proposta di aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali, la variante secondaria ottiene un giudizio più positivo. Un risultato confermato anche dalle risposte alla domanda 12: 11 pareri⁴¹ preferiscono la variante principale (ponendo in parte condizioni), ma sono sempre 21⁴² quelli a favore della variante secondaria.

Notevole il fatto che circa la metà dei Cantoni e tutte le conferenze cantonali partecipanti alla procedura di consultazione si siano dichiarate d'accordo con una delle due varianti. Presso il resto dei partecipanti alla consultazione il consenso invece è nettamente inferiore.

Lo scarso consenso verso le due varianti pare derivare dal fatto che le due proposte sono la combinazione di due elementi: la destinazione vincolata dell'imposta sugli autoveicoli e l'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali. Valutati singolarmente (domande 5 e 6), i due elementi emergono con un giudizio nettamente migliore rispetto alle combinazioni proposte. Una motivazione possibile potrebbe essere che determinati ambienti giudicano uno dei due elementi molto idoneo per coprire il disavanzo finanziario (o parte di esso), mentre respingono recisamente l'altro. Fra i pareri che in linea generale approvano totalmente l'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali (31), circa la metà (13)⁴³ respinge del tutto la destinazione vincolata dell'imposta sugli autoveicoli. D'altro canto l'incremento del supplemento fiscale sugli oli minerali è irricevibile per i 19 pareri⁴⁴, sui 66 totali, che

⁴¹ BE, NW, PEV, PVL, SSV, Travail.Suisse, UTP, UFS, swisscleantech, città di Lucerna, SAÖVOZ.

⁴² AI, BS, FR, GL, GR, LU, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, DCPA, CTP, CGCA, USIC, AQUANOSTRA, AutoPostale.

⁴³ PEV, PES, PSS, USS, ATA, Mobilità pedonale, Pro Velo, SEV, WWF, Alleanza per il clima, pro natura, Iniziativa delle Alpi, umverkehrR.

⁴⁴ UDC, SAB, USAM, bauenschweiz, ASTAG, FMS, TCS, ACS, FSS, ARV, Società degli Impresari-Costruttori, INFRA, CCIG, auto-suisse, AVK, VFAS, UPSA, GUDC, AQUANOSTRA.

approvano la destinazione vincolata senza limitazioni. Gli schieramenti descritti riguardano solo le estreme, cioè consenso pieno per un elemento a fronte del totale rifiuto per l'altro. Fra queste si ritrova tutta una serie di posizioni più sfumate, quelle ad esempio che approvano completamente un elemento mentre respingono l'altro a determinate condizioni.

Domanda 9a Se non concordate con nessuno degli aumenti del supplemento fiscale proposti:
- a quanto dovrebbe ammontare l'aumento?

Le risposte a questa domanda divergono fortemente e rispecchiano in gran parte le risposte alla domanda 5. Da un lato del ventaglio vi sono i soggetti totalmente contro l'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali (es. le associazioni legate al trasporto stradale ASTAG, ACS, TCS, FSS, FMS, ARV) e dall'altro quelli che approverebbero o addirittura richiedono un incremento di oltre 15 cent./l (es. NW, PEV, ATA, WWF, città Lucerna).

Solo 16 pareri hanno menzionato un importo concreto (in parte anche ponendo determinate condizioni), che si colloca "al massimo" fra 4 e 10 cent./l.⁴⁵

Domanda 9b Se non concordate con nessuno degli aumenti del supplemento fiscale proposti:
- a cosa occorrerà rinunciare se l'aumento dovesse essere inferiore a quello proposto nelle due varianti?

Le opinioni su quello a cui si dovrebbe rinunciare in caso di minori entrate divergono fortemente, ma si possono isolare due aree tematiche principali: da un lato il potenziale di risparmio viene individuato in ulteriori potenziamenti della rete ovvero ampliamenti di capacità, dall'altro nel finanziamento (trasversale) di progetti TP con i fondi del trasporto stradale.

In concreto sono state formulate le seguenti proposte:

- rinuncia a ulteriori potenziamenti della rete o ampliamenti di capacità: 10 pareri (PEV, PES, WWF, ATA, pro natura, Alleanza per il Clima, Iniziativa delle Alpi, Mobilità pedonale, Pro Velo, umverkehr) dichiarano di ritenere prioritari la manutenzione dell'infrastruttura e i programmi di agglomerato; quindi, se le risorse dovessero scarseggiare, si dovrebbe rinunciare a ulteriori potenziamenti della rete delle strade nazionali. Per il PSS le fasi di potenziamento e i grandi progetti sulla rete esistente hanno priorità minima, da cui si desume che, in caso di mancanza di finanziamenti, i tagli riguarderebbero queste iniziative; sempre il PSS sostiene l'opportunità di verificare l'utilità tecnica, in termini di circolazione, dei progetti di completamento della rete senza permesso di costruzione. Per il Cantone ZH occorre rinunciare agli ampliamenti della rete che non sviluppino alcuna utilità economica in contesto interregionale. Per PVL, UTP e città di Lucerna innanzitutto si dovrebbero tagliare le spese per il potenziamento delle strade nazionali. Per i due sindacati (USS, SEV) sarebbe importante verificare l'efficacia dei progetti di potenziamento della rete delle strade nazionali che in gran parte coincidono con gli obiettivi dei programmi d'agglomerato;
- rinuncia al finanziamento dei progetti di trasporto pubblico su rotaia per il traffico d'agglomerato (e finanziarli attraverso il FlInFer) o perlomeno verifica della praticabilità di tale rinuncia: la richiesta si ritrova in 20 pareri (cfr. domanda 13);
- in direzione analoga va la richiesta di ridurre al minimo (costituzionale) i sovvenzionamenti trasversali dalla strada al TP (ASTAG, ACS, FMS, TCS (senza riferimenti costituzionali), FSS, AQUANOSTRA, auto-suisse, UPSA) o di eliminarli del tutto (UDC). Anche il Cantone GL concorda con la riduzione delle sovvenzioni trasversali dei progetti TP. Senza indicare tagli concreti, le sovvenzioni trasversali sono state menzionate anche da altri pareri (cfr. punto 3.5 "*Finanziamento trasversale*" e "*Distrazione del gettito delle imposte stradali*");

⁴⁵ AG, GE, JU, SH, VD, PBD, PPD, VAP, CVCI, Promozione Laufental, Comitato "Pro H18", CFS, CI CDS, espace.mobilité, FRC, Coop.

- PSS, UFS e i due sindacati USS e SEV rinunciarebbero alla seconda canna della galleria del San Gottardo;
- il Cantone AR e SAB vedono opportunità di risparmio in campo ambientale ovvero sui progetti ambientali. Il Cantone AR ometterebbe ulteriori costose limitazioni derivanti dalla legislazione ambientale e SAB vorrebbe rinunciare a progetti ambientali, in particolare alle previste misure che fanno capo al piano d'azione legato alle biodiversità;
- il Cantone AR ritiene che determinati standard della Confederazione siano molto elevati e si potrebbero operare tagli in questo senso. Su standard ed efficienza/efficacia si sono espressi anche altri pareri in altri punti: un riepilogo di questi riscontri è riportato in riferimento alla domanda 13;
- per il Cantone BL la questione si porrà solo dopo la votazione popolare sulla cosiddetta "Iniziativa della vacca da mungere";
- oltre alle proposte di rinuncia, su questo punto 8 Cantoni (GE, GL, GR, OW, SG, TI, VD, VS), le tre conferenze cantonali (DCPA, CTP, CGCA) e il PBD richiedono che la Confederazione verifichi ovvero proponga altre fonti o varianti di finanziamento (cfr. anche domanda 13);
- UFS e USIC rinunciarebbero a potenziamenti superflui (UFS) e a progetti meno prioritari o lanciati soltanto per considerazioni di politica regionale;
- per il Cantone SH, laddove emergesse un ammanco di fondi, occorrerebbe regolamentare nuovamente il finanziamento dei programmi d'agglomerato.

Domanda 10a Concordate con la proposta di introdurre, dal 2020 per i veicoli a trazione alternativa (p. es. autoveicoli elettrici)
 - un'imposta forfettaria e ...

Gran parte dei pareri (83) approva l'introduzione di un'imposta sui veicoli a trazione alternativa.

- 57 partecipanti alla procedura di consultazione⁴⁶ sono totalmente d'accordo con l'imposta forfettaria proposta oppure sollevano minime riserve, come osservazioni sulla data di introduzione (TG, SH, PLR, ACS, FSS, CVCI, FVE, ARV), la richiesta di partecipare all'elaborazione concreta dell'imposta (FMS, FSS) oppure l'esortazione a non perdere di vista l'obiettivo di promuovere veicoli energeticamente efficienti e a ridotte emissioni (BE, SO, FRC). CI CDS, espace.mobilité e Coop propongono di differenziare l'imposta forfettaria sulla base della potenza dei veicoli. Per il Cantone BS, l'Associazione dei Comuni e VSEG sarebbe ipotizzabile anche un'imposta sotto forma di pedaggio stradale.
- 26 pareri esprimono riserve un po' più impegnative:
 l'introduzione di un'imposta sotto forma di pedaggio oppure calcolata sulla potenza, invece di un tributo forfetario, è per 17⁴⁷ pareri non solo ipotizzabile ma viene richiesta concretamente; 4⁴⁸ altri pareri ne chiedono almeno la verifica. Per il Cantone FR sarebbe più semplice, invece del tributo forfetario, assoggettare alla tassa sull'importazione anche i veicoli a trazione alternativa. Per il PBD è ipotizzabile sia un'imposta forfettaria sia una formula a pedaggio, tuttavia innanzitutto si dovrebbe armonizzare la fiscalità. Economiesuisse richiede che l'imposta forfettaria sia adeguata al rincaro e che venga introdotta già con l'entrata in vigore del FOSTRA. Travail.Suisse richiede un'imposta nettamente inferiore rispetto a quella dei veicoli tradizionali e VFAS si dice d'accordo con un'imposta forfettaria soltanto se sarà prorogata fino al 2030 la ponderazione multipla dei veicoli elettrici nella legge sul CO2.

Solo 5 pareri respingono l'imposizione fiscale (TCS, Swiss eMobility, swisscleantech, AVK, GUDC). Swisscleantech in linea di principio è a favore di una partecipazione ai costi da parte dei veicoli a tra-

⁴⁶ AG, AI, BE, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, TG, UR, VD, VS, ZH, DCPA, CTP, CGCA, PLR, Associazione dei Comuni, USS, USAM, USC, bauenschweiz, FMS, UTP, ACS, FSS, ARV, UPSA, Società degli Impresari-Costruttori, CCIG, CP, CVCI, espace.mobilité, UP, FER, FRC, FVE, HKB, CI CDS, INFRA, Comitato "Pro, H18", Promozione Laufental, SEV, UFS, USIC, VSEG, città di Lucerna, AutoPostale, SAÖVOZ, Coop.

⁴⁷ BL, TI, PPD, PES, PVL, PSS, SAB, ATA, Mobilità pedonale, Pro Velo, WWF, Alleanza per il clima, VAP, pro natura, Iniziativa delle Alpi, CFS, umverkehr.

⁴⁸ AR, PEV, SSV, LITRA.

zione alternativa, ma l'introduzione di una tassa rischia di rallentare eccessivamente la penetrazione di mercato, senza che ve ne sia la necessità dal punto di vista finanziario; l'associazione richiede pertanto che i veicoli elettrici partecipino al finanziamento stradale solo nel quadro di un mobility pricing esteso a tutto il territorio. Anche TCS, Swiss eMobility, AVK e GUDC ritengono che l'introduzione di un tributo rischia di assestare un colpo mortale alla competitività delle trazioni alternative e pertanto si oppongono.

13 pareri⁴⁹ non si sono espressi concretamente su questa domanda, fra cui quello dell'UDC, per la quale al momento la questione non si pone.

Domanda 10b Concordate con la proposta di introdurre, dal 2020 per i veicoli a trazione alternativa (p. es. autoveicoli elettrici)
- b) di utilizzare quest'ultima per finanziare il FOSTRA (vedi domanda 3a)?

La destinazione vincolata di un'eventuale imposta forfetaria non viene contestata. 63 pareri sostengono la proposta di destinazione vincolata al FOSTRA⁵⁰. Altri 13 pareri⁵¹ non si esprimono concretamente per una destinazione vincolata a favore del FOSTRA, ma perlomeno per il finanziamento delle infrastrutture stradali, sebbene non emerga con chiarezza quali infrastrutture si intendano. 2 pareri (LITRA, FRC) sostengono che anche i veicoli a trazione alternativa utilizzano le strade e determinano costi, ma tale ragionamento non prelude ad alcuna posizione concreta in materia di destinazione vincolata.

La città di Lucerna accetterebbe un finanziamento del FOSTRA tramite l'imposta forfetaria soltanto se fossero previsti contributi per le strade comunali. Economiesuisse condiziona il proprio consenso alle correzioni ai compiti del FOSTRA auspiccate alla domanda 3b (richiesta principale: "Il FOSTRA deve servire in primo luogo al finanziamento dell'infrastruttura delle strade nazionali").

Un rifiuto esplicito alla destinazione totale al FOSTRA viene soltanto dai Cantoni AI e SZ. Per il Cantone SZ non si comprende come mai il gettito di un'imposta sui veicoli elettrici dovrebbero servire a finanziare soltanto le strade nazionali e il traffico d'agglomerato. Il Cantone AI auspica che esso venga ripartito fra FOSTRA e nuovo FSTS.

19 pareri⁵² non si sono espressi sulla questione della destinazione vincolata al FOSTRA.

Domanda 11 Concordate con la possibilità per il Consiglio federale di adeguare in futuro l'imposta e il supplemento fiscale sugli oli minerali?

La maggioranza dei pareri (55) concorda sul fatto che il Consiglio federale in futuro potrà procedere a una compensazione del rincaro sull'imposta sugli oli minerali e sul supplemento fiscale sugli oli minerali. Fra questi figurano 23 Cantoni⁵³, le 3 conferenze cantonali (DCPA, CTP, CGCA), 4 partiti rappresentati in Assemblea federale (PBD, PPD, PEV, PES), l'Unione delle città svizzere, 3 associazioni mantello nazionali dell'economia (Travail.Suisse, USS, bauenschweiz), 5 associazioni dei trasporti

⁴⁹ SZ, ZG, UDC, ASTAG, Sentieri Svizzeri, auto-suisse, AareLand, IHZ, AQUANOSTRA, Losanna, Locle, Regione capitale, Consiglio di Stato del Cantone di Berna, amministrazioni di Berna, Ostermundigen e Muri.

⁵⁰ AR, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, TG, VD, VS, ZH, DCPA, CTP, CGCA, PLR, PBD, PEV, PES, PVL, PSS, UDC ("la questione attualmente non si pone, tuttavia è logica la destinazione vincolata a favore del FOSTRA"), SAB, Associazione dei Comuni, SSV, USAM, USC, bauenschweiz, ATA, ACS, Mobilità pedonale, Pro Velo, ARV, Iniziativa delle Alpi, Società degli Impresari-Costruttori, CCIIG, CFS, CP, CVCI, espace.mobilité, UP, FER, FVE, CI CDS, INFRA, GUDC, Alleanza per il clima, pro natura, swisscleantech, UFS, umverkehR, USIC, VAP, VSEG, WWF, AutoPostale, SAÖVOZ, Coop.

⁵¹ AG, JU, NE, Travail.Suisse, FMS, UTP, FSS, HKBB, Promozione Laufental, Comitato "Pro H18", AVK, AQUANOSTRA, UPSA.

⁵² BE, TI, UR, ZG, PPD, USS, ASTAG, TCS, Sentieri Svizzeri, auto-suisse, Swiss eMobility, VFAS, SEV, AareLand, IHZ, Regione capitale, Consiglio di Stato del Cantone di Berna, amministrazioni di Berna, Ostermundigen e Muri, Losanna, Locle.

⁵³ AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TI, UR, VD, VS, ZH.

(LITRA, ATA, UTP, Mobilità pedonale, Pro Velo) e 16⁵⁴ del gruppo delle altre associazioni, organizzazioni e istituzioni.

Anche altri 6 pareri sono d'accordo in linea generale sul fatto che il Consiglio federale possa adeguare il rincaro, ma auspicano determinati adeguamenti particolari.

Il Cantone SH vorrebbe che l'adeguamento al rincaro venisse effettuato ogni anno. In direzione analoga va la richiesta del PSS, secondo cui l'adeguamento al rincaro dovrebbe avvenire indipendentemente dall'ammontare del rincaro accumulato. CI CDS, espace.mobilité e Coop accolgono con favore una compensazione del rincaro, ma vorrebbero abbinarla al consumo normalizzato di carburante delle nuove autovetture per fare fronte alle minori entrate dovute alla produzione di veicoli più parsimoniosi. Inoltre la compensazione del rincaro dovrebbe essere effettuata solo dopo l'incremento scaglionato nominale del supplemento fiscale sugli oli minerali. umverkehR suggerisce di vagliare eventualmente l'abbinamento al rincaro della benzina e dei prezzi del TP per gli utenti.

30 pareri non sono concordi con la proposta oggetto della consultazione:

- 20 pareri⁵⁵ criticano il fatto che la competenza per l'adeguamento al rincaro debba risiedere presso il Consiglio federale;
- il PVL si pone scetticamente nei confronti della misura, poiché teme che l'adeguamento al rincaro creerebbe fondi per il FOSTRA che non sarebbero utilizzati razionalmente nel quadro di una politica dei trasporti sostenibile;
- l'USC ritiene che il rincaro debba essere compensato da incrementi di efficienza sul lato delle uscite;
- CVCI osserva che l'imposta sul valore aggiunto, dato il meccanismo proposto, determinerebbe un rincaro più che proporzionale;
- mentre AVK respinge l'automatismo dell'incremento fiscale, il meccanismo proposto viene respinto senza addurre motivazioni concrete da 6 pareri (FVE, CP, ARV, FER, GUDC, VFAS).

10 pareri non si sono espressi sulla domanda.⁵⁶

Domanda 13 Avete altre proposte per pareggiare le entrate e le uscite del FSTS e del Fondo dopo il 2017? Se sì, quali?

I tagli (cfr. domanda 9b) e le misure già proposti nell'ambito della procedura di consultazione (es. destinazione vincolata imposta sugli autoveicoli) non vengono più citati qui.

Come per la domanda 9b anche per la questione in oggetto sono pervenute diverse proposte. I partecipanti alla procedura di consultazione hanno menzionato più frequentemente tre tipi di misure.

- 20 pareri⁵⁷ sostengono che i progetti TP su rotaia relativi al traffico d'agglomerato devono essere finanziati dal Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer) appositamente previsto oppure richiedono perlomeno una verifica di questa misura. Indipendentemente dalla domanda 13, altri 9 pareri⁵⁸ si esprimono in maniera analoga.
- Destinazione vincolata dell'imposta sugli oli minerali:
 - 33 pareri menzionano, come misura possibile per risolvere il disavanzo finanziario, un incremento della destinazione vincolata dell'imposta sugli oli minerali, senza per questo richiedere

⁵⁴ WWF, USIC, Alleanza per il clima, Società degli Impresari-Costruttori, INFRA, UFS, Promozione Laufental, SEV, swisscleantech, pro natura, Comitato "Pro, H18", IHZ, Iniziativa delle Alpi, città di Lucerna, AutoPostale, SAÖVOZ.

⁵⁵ PLR, UDC, SAB, Associazione dei Comuni, USAM, economiesuisse, ASTAG, ACS, TCS, FMS, FSS, VAP, auto-suisse, CCIG, HKBB, UP, AQUANOSTRA, CFS, UPSA, VSEG

⁵⁶ TG, ZG, Sentieri Svizzeri, FRC, AareLand, Swiss eMobility, Regione capitale, Consiglio di Stato del Cantone di Berna, amministrazioni di Berna, Ostermundigen e Muri, Losanna, Locle.

⁵⁷ UDC, SAB, economiesuisse, USAM, ASTAG, FSS, ACS, auto-suisse, FMS, TCS, VAP, VFAS, AVK, AQUANOSTRA, UPSA, CCIG, FVE, ARV, CP, CFS.

⁵⁸ AR, TG, VS, PLR, bauenschweiz, Società degli Impresari-Costruttori, INFRA, UP, IHZ.

una destinazione vincolata totale. Fra questi vi sono in particolare Cantoni (14) e conferenze cantonali (3)⁵⁹.

Una parte di questi pareri (GR, LU, NE, OW, VS, DCPA, CTP, FVE, ARV, CP) ritiene che le perdite di entrate per le casse generali della Confederazione potrebbero essere compensate dal gettito dell'imposta sul valore aggiunto (es. dai tre "uno per mille" IVA che si renderanno disponibili nel 2017);

- una soluzione di finanziamento conforme alla cosiddetta "Iniziativa della vacca da mungere", che chiede la destinazione vincolata totale, trova il consenso ovvero la disponibilità di circa 13 partecipanti alla procedura di consultazione⁶⁰.
- Nonostante il risultato della votazione del 24 novembre 2013, il tema della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali è ancora ampiamente presente e viene sollevato, in una forma o nell'altra, in un totale di 26 pareri⁶¹. Per DCPA ad esempio occorrerebbe verificare la possibilità di discutere dell'adeguamento graduale della "vignetta autostradale" al rincaro. Più pareri ritengono che sarebbe opportuno prendere in considerazione un moderato aumento, inferiore rispetto quello precedentemente ipotizzato di 60 franchi.

Altri argomenti toccati da più parti sono stati i seguenti:

- imposta sul valore aggiunto (IVA): alcuni pareri richiedono un aumento dell'IVA o l'utilizzo di porzioni di gettito IVA per il FOSTRA (BS, NE, SG, PBD, PPD, SSV⁶², FRC, Losanna) e altri vorrebbero utilizzare il gettito IVA sui carburanti per finanziare il FOSTRA (PLR, FER, FVE, ARV, CP);
- assegnazione al FOSTRA dei contributi al FinFer, finanziati con l'imposta sugli oli minerali, dopo la loro scadenza: è quanto chiedono i Cantoni GR, OW, SG, TG, VS, nonché DCPA, CTP, CCIG, ARV, CP;
- efficienza ed efficacia: l'impiego di fondi per il mantenimento della funzionalità deve essere organizzato nella maniera più efficiente possibile. A tal riguardo occorre valutare criticamente il rapporto costi/benefici degli standard attualmente applicati (ASTAG, auto-suisse, ACS, TCS, FSS, UPSA, PLR). Anche i Cantoni SO (ottimizzazioni nell'impiego delle risorse per l'esercizio e la manutenzione delle strade nazionali), AG (incremento di efficienza ed efficacia) e AR (standard elevatissimi; nella manutenzione ordinaria si potrebbero operare tagli) individuano margini di miglioramento da questo punto di vista. Economiesuisse e IHZ ritengono si potrebbero ottenere incrementi di efficienza anche esternalizzando le attività operative dell'USTRA a un'azienda federale separata. Anche il PLR ritiene che vi siano potenziali di miglioramento per l'USTRA. Sempre all'insegna delle parole d'ordine di "efficienza" ed "efficacia" viene avanzata la richiesta (WWF, Alleanza per il clima, ATA, Mobilità pedonale, Pro Velo, pro natura, Iniziativa delle Alpi, umverkehrR) di un audit di rete, da cui le associazioni menzionate sperano di ottenere una correzione del fabbisogno di manutenzione, nonché quella dell'impiego di nuove tecnologie per sfruttare meglio la rete delle strade nazionali. Le misure per uno sfruttamento più efficiente dell'infrastruttura stradale esistente sono anche per PVL e PES (anch'essi richiedono un audit indipendente di rete) uno strumento importante per ridurre la pressione verso ulteriori potenziamenti. A tal riguardo ATA e Alleanza per il clima propongono di costituire corsie riservate nelle ore di punta a veicoli che trasportano più di due persone. Un audit indipendente sul fabbisogno di manutenzione e potenziamento viene auspicato anche da USS e SEV;
- riduzione dei volumi di traffico sulle strade: la città di Lucerna chiede un incremento degli investimenti in misure in grado di influire sui comportamenti; PSS, USS, SEV in quelle per il trasferimento del traffico merci sulla rotaia. PVL e UFS propongono misure concrete per ridurre i volumi di traffico ovvero del traffico individuale (es. road pricing). Secondo il PSS l'eliminazione del traffico ovvero la riduzione del TMP dovrebbe essere ottenuta anche tramite misure di politica insediativa (es. urbanizzazioni di zone a bassa incidenza di traffico, servizi di quartiere ecc.) oppure tramite il

⁵⁹ AG, AI, AR, GE, GL, GR, LU, NE, OW, SG, SO, UR, VD, VS, DCPA, CTP, PLR, SAB, Associazione dei Comuni, bauenschweiz Società degli Impresari-Costruttori, INFRA, VAP, VSEG, HKBB, CFS, CI CDS, FVE, ARV, CP, città di Lucerna, espace.mobilité, Coop.

⁶⁰ UDC, USAM, TCS, FSS, ASTAG, FMS, ACS, auto-suisse, CVCI, UP, GUDC, UPSA, VFAS.

⁶¹ AI, AR, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, UR, VS, DCPA, CTP, CGCA, PBD, SAB, USC, Associazione dei Comuni, VSEG, Promozione Laufental, Comitato "Pro H18", IHZ, FRC, Losanna.

⁶² L'utilizzo delle entrate IVA per il FOSTRA viene giudicato in maniera controversa dai membri di SSV.

car sharing. Si tratterebbe della formula più conveniente di risoluzione delle esigenze di mobilità e quindi varrebbe la pena promuoverla;

- finanziamento dagli utenti: il PLR richiede la verifica di un maggiore coinvolgimento dell'utenza nel finanziamento di grandi progetti di nuove costruzioni stradali. Occorrerebbe vagliare anche l'introduzione di pedaggi per le gallerie sulle strade di transito in territorio alpino (PBD) ovvero sul San Gottardo (economiesuisse, IHZ, FVE, CP). Anche i Cantoni GE e VD sarebbero d'accordo con questo tipo di pedaggi infrastrutturali. Per il Cantone GE sarebbe ipotizzabile anche un road pricing di tipo urbano;
- la Public Private Partnership (PPP) è stata menzionata in 6 pareri (AG, GE, PLR, FER, USIC, CP);
- limitazione del sostegno finanziario dei progetti per il traffico d'agglomerato da parte della Confederazione a 200 milioni di franchi annui (FSS, ASTAG, TCS, ACS, auto-suisse, UPSA, FVE, ARV). CP e FER propongono come limite l'importo relativamente superiore di 300 milioni di franchi annui.

DCPA osserva che esiste una posizione consolidata soltanto in materia di imposta sugli autoveicoli e sull'incremento a tappe del supplemento fiscale sugli oli minerali (variante secondaria), ma non sulle diverse altre possibilità di finanziamento, che dovrebbero essere verificate.

3.4. C Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali

Domanda 14 Concordate con le linee fondamentali del *Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali* (PROSTRA SN)?

20 pareri⁶³ sono totalmente concordi con l'idea di fondo del PROSTRA e 49 pareri⁶⁴ sono concordi in gran parte o parzialmente, nel senso che esprimono poche ovvero scarse riserve. 19 pareri⁶⁵ non respingono di per sé l'idea di fondo, ma hanno più obiezioni critiche su diversi aspetti. Le critiche al PROSTRA si concentrano soprattutto sull'entità ovvero sul contenuto da finanziare. Solo in pochi casi i pareri si soffermano sugli aspetti formali dello strumento. 13 pareri⁶⁶ non si esprimono sulla questione oppure non rispondono con una posizione chiara.

Critiche all'entità / al contenuto

- Nuovo decreto concernente la rete: in 39 pareri⁶⁷ relativi all'idea di fondo del PROSTRA viene sollevata la questione del decreto concernente la rete delle strade nazionali. Soprattutto si lamenta che il PROSTRA non tiene conto del nuovo decreto o di parti di esso, come la circonvallazione di Morges o l'autostrada della Glatttal; oppure si chiede che il PROSTRA lo recepisca.
- Completamento della rete: 7 pareri⁶⁸ menzionano anche il completamento della rete delle strade nazionali chiedendo un PROSTRA globale.
- Strade principali: 8 pareri⁶⁹ chiedono l'inserimento delle strade principali nel PROSTRA o ne lamentano la mancanza. In particolare il PLR e l'USC criticano il fatto che il progetto non abbia ot-

⁶³ BE, BS, FR, GL, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, DCPA, CTP, CGCA, Travail.Suisse, LITRA, UTP, UFS, VFAS.

⁶⁴ AG, AI, AR, BL, GE, NE, TG, TI, UR, VD, VS, PBD, CVP, PEV, PVL, PSS, SAB, Associazione dei Comuni, SSV, USS, USAM, USC, bauenschweiz, FMS, ARV, città di Lucerna, USIC, Società degli Impresari-Costruttori, INFRA, VAP, CVCI, CCIG, FVE, HKBB, Promozione Laufental, SEV, AVK, UP, Comitato "Pro H18", IHZ, AQUANOSTRA, CFS, CP, FER, SAÖVOZ, CI CDS, espace.mobilité, Coop, VSEG.

⁶⁵ ZH, PLR, PES, UDC, economiesuisse, ASTAG, ATA, TCS, ACS, Mobilità pedonale, Pro Velo, FSS, WWF, Alleanza per il clima, UPSA, auto-suisse, pro natura, Iniziativa delle Alpi, umverkehrR.

⁶⁶ JU, ZG, Sentieri Svizzeri, Locle, Swiss eMobility, AareLand, GUDC, Losanna, AutoPostale, Regione capitale, Consiglio di Stato del Cantone di Berna, amministrazioni di Berna, Ostermundigen e Muri, FRC, swisscleantech.

⁶⁷ AI, AR, GE, NE, TG, VD, ZH, PLR, PBD, UDC, USAM, economiesuisse, bauenschweiz, ASTAG, FMS, TCS, ACS, FSS, ARV, USIC, Società degli Impresari-Costruttori, INFRA, auto-suisse, CVCI, CCIG, FVE, HKBB, Promozione Laufental, AVK, UP, Comitato "Pro H18", GUDC, AQUANOSTRA, UPSA, CP, FER, CI CDS, espace.mobilité, Coop.

⁶⁸ PLR, ASTAG, TCS, auto-suisse, ACS, FSS, UPSA.

⁶⁹ UR, PBD, PPD, PLR, SAB, USC, VAP, CFS.

temperato all'incarico assegnato con la mozione 12.3329 (Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura stradale), in quanto le strade principali non sono state prese in considerazione.

- Manutenzione/Adeguamenti strade nazionali: il Cantone AG richiede che anche tutte le misure di potenziamento della capacità, oggi previste nel quadro della pianificazione della manutenzione delle strade nazionali o già in corso di attuazione, vengano recepite nel PROSTRA. Una richiesta analoga viene espressa da ATA, WWF, pro natura, Alleanza per il clima, Mobilità pedonale, Pro Velo, Iniziativa delle Alpi e umverkehR, parlando tuttavia di "progetti di manutenzione con effetto funzionale". Analogamente il PES richiede che il PROSTRA recepisca i "progetti di adeguamento con effetto funzionale".
- Inoltre si richiede che il PROSTRA recepisca anche singoli progetti di potenziamento nuovi o complementari oppure che ne venga accelerata l'attuazione.

Critiche agli aspetti formali dello strumento

- Obiettivi: città di Lucerna e SAÖVOZ indicano un possibile conflitto tra l'obiettivo di "garantire l'efficienza dell'infrastruttura delle strade nazionali" e quello di "garantire la protezione dell'uomo, dell'ambiente e delle infrastrutture". Secondo PES, WWF, ATA, Mobilità pedonale, Pro Velo, Iniziativa delle Alpi, pro natura e umverkehR mancano i criteri per rispettare gli obiettivi fissati dalle leggi su CO2 ed energia. Una politica infrastrutturale non dovrebbe basarsi solo sulla politica finanziaria ma necessariamente anche su quella energetica e del clima. Il PVL chiede che i programmi infrastrutturali siano subordinati agli obiettivi di politica energetica e di tutela del clima. Per swisscleantech è fondamentale che i potenziamenti della rete delle strade nazionali vengano valutati nel quadro di una strategia di mobilità complessiva, che tenga conto di tutti i vettori di trasporto e si fondi sugli obiettivi energetici e climatici di lungo periodo della Confederazione.
- Coordinamento: SSV, Associazione dei Comuni e VSEG chiedono un migliore collegamento concreto fra PROSTRA e futuri programmi d'agglomerato. L'Associazione dei Comuni, invece di due fondi indipendenti (PROSSIF e PROSTRA SN) chiede un Programma di sviluppo strategico unico per le infrastrutture di trasporto nazionali. Il Cantone BL chiede di armonizzare i periodi di PROSSIF e PROSTRA SN e di presentare insieme al Parlamento federale i relativi messaggi; questo servirebbe a garantire che il finanziamento delle infrastrutture di trasporto venisse affrontato in maniera organica. Anche il Cantone ZH chiede che il PROSTRA venga coordinato con i programmi d'agglomerato. Inoltre dovrebbero essere esposti ed eventualmente fissati per legge i principi di coordinamento di tempi e contenuti fra PROSSIF e PROSTRA SN.

Domanda 15 Condividete l'impostazione in più fasi del futuro potenziamento (ampliamenti strutturali e aumento della capacità) delle strade nazionali?

Degli 83 pareri espressi sulla domanda relativa alle fasi di potenziamento, 62⁷⁰ accettano l'impostazione in più fasi del futuro potenziamento (ampliamenti strutturali e aumento della capacità) delle strade nazionali. Fra questi pareri vi sono quelli di 21 Cantoni, di DCPA, CTP, CGCA, dei 3 partiti PBD, PLR, PEV, di SAB, dell'Associazione dei Comuni, dell'Unione delle città svizzere, di economie-suisse, bauenschweiz, USS, Travail.Suisse. SSV e città di Lucerna osservano la necessità di chiarire gli effetti per la rete viaria secondaria e di evitare nuove criticità o surplus di spesa per città e comuni dovute a eventuali incrementi di traffico sulle strade nazionali.

Altri 21 pareri⁷¹ sono in grandissima parte favorevoli, ma avanzano determinate riserve o limitazioni.

- Secondo il Cantone BL, PROSTRA e fasi di potenziamento devono essere organizzati in modo tale da attuare prevalentemente le misure che garantiscano la funzionalità delle strade nazionali nel lungo periodo, sulla base di una visione coerente di quello che queste infrastrutture devono

⁷⁰ AG, AI, AR, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD, VS, ZH, DCPA, CTP, CGCA, PLR, PBD, PEV, SAB, Associazione dei comuni, SSV, Travail.Suisse, USS, economie-suisse, bauenschweiz, LITRA, UTP, ARV, città di Lucerna, USIC, Società degli Impresari-Costruttori, INFRA, VAP, UFS, CVC, CCIG, FVE, HKBB, Promozione Laufental, VFAS, SEV, AVK, UP, Comitato "Pro H18", GUDC, CFS, CP, FER, SAÖVOZ, CI CDS, espace.mobilité, Coop.

⁷¹ BL, PES, PVL, PSS, UDC, USC, ASTAG, ATA, FMS, TCS, ACS, Mobilità pedonale, Pro Velo, FSS, WWF, Alleanza per il clima, auto-suisse, pro natura, AQUANOSTRA, Iniziativa delle Alpi, UPSA.

essere. Deve essere inoltre allocata una quota finanziaria per gli interventi volti a eliminare criticità originatesi in breve tempo e che sono causa di elevati disagi. Si richiede inoltre che le fasi di potenziamento tengano conto anche delle conseguenze per la rete viaria cantonale, secondaria rispetto a quella nazionale.

- A condizione che l'articolazione su più tappe lo consenta, ASTAG, FMS, TCS, auto-suisse, ACS, FSS, AQUANOSTRA e UPSA concordano sul fatto che si promuova la realizzazione di progetti di priorità nazionale.
- PES, WWF, ATA, Alleanza per il clima, Mobilità pedonale, Pro Velo, pro natura e Iniziativa delle Alpi confermano la correttezza di una realizzazione per tappe del PROSTRA. Dichiarano contemporaneamente che da qui non deve desumersi un consenso generico per gli ampliamenti di capacità. Ogni potenziamento comporterebbe inevitabilmente un aumento del traffico, il che contrasta con gli obiettivi di tutela ambientale. ATA, Alleanza per il clima e pro natura si aspettano che il Consiglio federale, nell'ambito del messaggio relativo alle fasi di potenziamento, indichi gli effetti che le nuove opere proposte avranno sugli obiettivi quantitativi delle leggi su CO2 ed energia. Tali soggetti auspicano una legge che, laddove si rischiasse lo sfioramento di tali obiettivi, consentisse al Parlamento di approvare i progetti di nuove costruzioni soltanto se accompagnati da misure in grado di compensare totalmente i consumi aggiuntivi determinati dal traffico indotto.
- Il PVL sosterrà un potenziamento limitato per fasi soltanto se verrà acquisita e catalogata come fondamentale la priorità di "evitare il traffico e sfruttare al meglio le infrastrutture esistenti".
- Il PSS ritiene razionale che il futuro potenziamento delle capacità proceda per fasi, ma richiede che per tali progetti vengano previsti requisiti analoghi a quelli dei progetti di agglomerato (conseguimento degli obiettivi di efficacia di cui alla LFIT⁷² e alla LUMin.⁷³).
- Anche l'USC sostiene il potenziamento per fasi ma denuncia i tempi spesso lunghissimi per arrivare alla realizzazione e chiede pertanto processi più snelli. UDC, AQUANOSTRA e FMS richiedono processi lineari e più veloci ovvero un'accelerazione delle procedure per promuovere l'eliminazione delle criticità. Gli stessi 3 soggetti richiedono inoltre un incremento dei crediti per le misure di potenziamento della rete delle strade nazionali (cfr. a tal riguardo anche il punto 3.5 *Accelerazione dell'eliminazione delle criticità e Incremento dei crediti d'impegno per ampliamenti e misure di potenziamento nella rete delle strade nazionali*).

18 pareri⁷⁴ non si esprimono sulla domanda o comunque non in maniera univoca.

Questioni regionali

Soprattutto i Cantoni ma anche altri soggetti, all'interno dei loro pareri, si soffermano in particolare su singoli progetti ovvero fasi di realizzazione per l'eliminazione di problemi di capacità.

- Il Cantone BL richiede di verificare quanto sia prioritaria la costruzione della quarta corsia fra Hagnau e Augst.
- Il Cantone SO sostiene il Consiglio federale, che considera prioritaria la realizzazione della terza corsia fra Luterbach e Härkingen.
- Essendo stata derubricata la realizzazione della terza corsia fra Zurigo Sud e Pfäffikon (SZ), il Cantone SZ si aspetta che ora la questione dell'urgenza del potenziamento della A3 venga verificata periodicamente.
- Per il Cantone AG è incomprensibile il fatto che la N1 da Aarau Est fino all'area metropolitana di Zurigo e oltre venga risanata solo nella fase di realizzazione che si concluderà nel 2040, sebbene tale tratto presenti i problemi più pressanti della rete delle strade nazionali. Anche AVK chiede maggiore priorità per la realizzazione della terza corsia della A1 nella regione argoviese.

⁷² Legge federale concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato, la rete delle strade nazionali, nonché le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche.

⁷³ Legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali.

⁷⁴ BE, JU, TG, ZG, PPD, USAM, Sentieri Svizzeri, Locle, Swiss eMobility, Swissscleantech, AareLand, IHZ, Losanna, AutoPostale, Regione capitale, Consiglio di Stato del Cantone di Berna, amministrazioni di Berna, Ostermundigen e Muri, umverkehrR, FRC.

- Il Cantone TI chiede di anticipare la realizzazione della terza corsia fra Lugano Sud e Mendrisio rispetto a quanto attualmente previsto.
- Il Cantone SG non ritrova nel PROSTRA la bretella della A1 di San Gallo.
- Il Cantone LU auspica che "l'intero sistema tangenziale" (comprendente l'ampliamento Rotsee-Buchrain ("Potenziamento Nord") e il bypass di Lucerna, integrazione sud compresa) venga trasferito alla fase di realizzazione 2030. IHZ pone una richiesta analoga.
- Anche il Cantone OW menziona il progetto del bypass di Lucerna e chiede che venga assegnata priorità alla continuazione di questi lavori. Lo stesso Cantone OW non sente invece di dover sostenere la richiesta di dare priorità al deliberato completamento della rete delle strade nazionali (nell'ambito della N8).
- I Cantoni GE e VD non possono accettare che sui 7,2 miliardi di franchi previsti finora per il PROSTRA, solo 300 milioni di franchi vengano destinati alla "Métropole lémanique". I due Cantoni criticano inoltre il fatto che il PROSTRA 2040 non includa né la circonvallazione di Morges né la "Traversée du Lac à Genève". Osservazioni ovvero richieste (in parte) analoghe vengono anche da CVCI, CCIG, FVE, ARV, CP, FER, FRC.
- Secondo il Cantone BE, data la dimostrata necessità di intervenire, sarebbe urgente creare la terza corsia tra Wankdorf e Muri (Variante B6) con la fase di realizzazione 2030. Perlomeno il Cantone si aspetta che questo progetto sia contenuto con la massima certezza nella fase di realizzazione 2040 e che la Confederazione promuova con elevata priorità le attività di progettazione in tal senso. Questa esigenza viene sostenuta anche dalla Regione capitale e dal Consiglio di Stato del Cantone di Berna, amministrazioni di Berna, Ostermundigen e Muri.
- Per il progetto STOT il Cantone BS ritiene che l'aumento di capacità sia praticabile soltanto con un tracciato sotterraneo.

3.5. D Altre osservazioni

I partecipanti alla procedura di consultazione si sono espressi su una serie di aspetti e tematiche non direttamente attribuibili a una delle 15 domande.

Coordinamento temporale fra FOSTRA e "Iniziativa della vacca da mungere"

I Cantoni AG, BL, SH e ZH, che si sono espressi sul coordinamento fra FOSTRA e "Iniziativa della vacca da mungere" preferirebbero lasciar pronunciare il popolo e solo successivamente proseguire con il FOSTRA. Il Cantone AR ritiene che la Confederazione dovrebbe impegnarsi affinché non si arrivasse affatto alla votazione sulla suddetta iniziativa, verificando se e come il progetto FOSTRA eventualmente possa essere rielaborato come controproposta a essa. Soltanto un ritiro dell'iniziativa per parziale soddisfacimento delle sue richieste consentirebbe un dibattito pragmatico sulle questioni del finanziamento dell'infrastruttura stradale e quindi un successo alle urne.

Anche ASTAG, FSS, ACS, TCS, FMS, auto-suisse e UPSA richiedono che gli aspetti del finanziamento (FOSTRA e sua alimentazione) vengano presentati al Parlamento come controproposta alla "Iniziativa della vacca da mungere". Si argomenta che tanto l'iniziativa quanto il progetto di consultazione, puntando a garantire il finanziamento delle future esigenze nel campo delle infrastrutture stradali, hanno lo stesso obiettivo ed entrambi comportano una modifica dell'art. 86 Cost.

Anche l'Associazione dei Comuni è a favore di un collegamento fra iniziativa e progetto, propone tuttavia di incrementare ora al 60% la quota di imposta sugli oli minerali da destinare in maniera vincolata alle spese stradali. La stessa opinione è sostenuta da AVK. Poiché tanto l'iniziativa quanto il progetto richiedono una garanzia del finanziamento delle esigenze future, affrontarle separatamente non sarebbe ragionevole. I due progetti dovrebbero essere collegati fra loro e si dovrebbe presentare quale controproposta al Parlamento una formula di finanziamento in linea con le richieste dell'iniziativa.

WWF, ATA, pro natura, Alleanza per il clima, Pro Velo, Mobilità pedonale e Iniziativa delle Alpi ritengono estremamente problematico un collegamento fra le istanze in oggetto, poiché una gestione parallela di iniziativa e progetto come controproposta comporta il rischio di un doppio "no".

Ripartizione del pacchetto globale programmato

Le associazioni legate al trasporto stradale (ACS, ASTAG, FSS, TCS), auto-suisse e UPSA ritengono che nel Paese non si possa costituire una maggioranza favorevole a colpire ulteriormente gli automobilisti e chiedono pertanto che il pacchetto globale previsto sia ripartito. La cosa migliore sarebbe una bipartizione fra FOSTRA e programma di potenziamento da un lato e regolamentazione dei futuri problemi di copertura finanziaria dall'altro.

Mobility pricing

Poiché il mobility pricing non è una nuova fonte di finanziamento in senso stretto, bensì un nuovo sistema di finanziamento dei trasporti, le richieste a tal riguardo non sono state riportate in relazione alla domanda 13. 4 pareri (BE, BS, SG, USIC) richiedono la verifica del mobility pricing come ulteriore possibilità di finanziamento. Altri pareri non chiedono solo la verifica del mobility pricing, ma di puntare su di esso (ZG, swisscleantech) ovvero di approfondirlo attivamente (AG), di svilupparlo (WWF, ATA, Mobilità pedonale, Pro Velo, Iniziativa delle Alpi, Alleanza per il clima, pro natura) o di introdurlo al più presto (PES). Per il PVL il finanziamento del settore dei trasporti dovrebbe essere garantito da un mobility pricing generalizzato. Per il PSS un finanziamento di lungo periodo può essere garantito soltanto da una formula globale, socialmente giusta e commisurata all'utilizzo dell'infrastruttura. Per la città di Lucerna il mobility pricing è una possibile soluzione di medio periodo. Anche HKBB auspica nel medio-lungo periodo un mobility pricing su tutto il territorio e indipendente dai vettori di trasporto. Anche VAP e CFS parlano del mobility pricing come modello di finanziamento.

Il mobility pricing viene invece respinto espressamente da GUDC, CP, FVE e ARV.

Programmi d'agglomerato

Oltre alle risposte sui programmi di agglomerato attribuite alle altre domande (es. sui fondi per il traffico d'agglomerato di cui alla domanda 3c), sono pervenute in particolare dai Cantoni altre considerazioni, in parte di diverso tenore.

Per il Cantone AG non è accettabile la dilazione dei contributi destinati agli interventi di miglioramento delle infrastrutture di trasporto di città e agglomerati.

Il Cantone BL richiede che le risorse residue per il programma di agglomerato provenienti dal Fondo infrastrutturale siano impiegate per i progetti di seconda generazione e auspica una definizione più precisa del concetto di traffico di agglomerato, che lo differenzi esplicitamente dal trasporto sulle strade nazionali o ferroviario.

Per il Cantone BS i dati sui tempi per i futuri programmi di agglomerato non sono chiari. Sarebbe importante mantenere il collaudato ritmo quadriennale. Anche per questo Cantone la dilazione dell'erogazione dei fondi non sarebbe sostenibile, poiché vi sono ancora molti arretrati e i processi di pianificazione e finanziamento sono impostati sulle scadenze attuali. Per quanto riguarda l'aumento del traffico negli agglomerati occorre trovare un punto di intesa su ciò che significa prosecuzione senza interruzioni dei programmi di agglomerato. Poiché le esperienze della prima e della seconda generazione avrebbero dimostrato che l'inizio lavori spesso viene ritardato da procedimenti giuridici (per i quali agglomerati e Cantoni non possono essere ritenuti totalmente responsabili), l'agglomerato di Basilea richiede un'integrazione all'articolo 17e LUMin per sancire che "i procedimenti giuridici in corso sospendono la decorrenza del termine".

Il Cantone NW chiede che i termini di presentazione dei programmi di agglomerato di terza generazione siano adeguati all'estensione dell'erogazione dei fondi.

Il Cantone SG chiede alla Confederazione di illustrare ulteriori proposte di finanziamento che garantiscano il successo del processo avviato nel lungo periodo, anche dal punto di vista finanziario.

Il Cantone SZ osserva che la procedura di gestione delle richieste e di erogazione dei pagamenti relativa ai programmi di agglomerato è molto complessa e dispendiosa. Una semplificazione come quella prospettata con il FOSTRA (anche in relazione ai programmi di agglomerato) sarebbe quindi particolarmente auspicabile.

Il Cantone TI chiede maggiore chiarezza sulla prosecuzione dei programmi di agglomerato e sul processo decisionale per il finanziamento degli interventi, nonché la distinzione e la delimitazione del FOSTRA rispetto al FInFer per quanto concerne il TP su rotaia e negli agglomerati.

Poiché Cantoni e Comuni devono proseguire nell'elaborazione e nell'attuazione dei propri progetti per il traffico d'agglomerato, indipendentemente dal finanziamento federale, il Cantone ZH ritiene che per un periodo di transizione i contributi federali possano essere assegnati ed erogati anche retroattivamente (se la Confederazione non ha la possibilità di allestire per tempo un cofinanziamento sufficiente). In questo caso si dovrebbe allentare lo stretto legame fra inizio lavori e cofinanziamento della Confederazione. Una decadenza dei contributi federali in queste circostanze non sarebbe accettabile.

Per il PEV occorre sfruttare i potenziali di efficienza disponibili anche per i programmi di agglomerato. In particolare il numero degli attuali 36 agglomerati aventi diritto dovrebbe essere ridotto ovvero si dovrebbero formare entità più grandi per abbassare i costi amministrativi.

Oltre a quelli dei Cantoni menzionati e del PEV, altri pareri si sono espressi su aspetti relativi ai programmi d'agglomerato (SSV, LITRA, UTP, HKBB, AareLand, Regione capitale): tutti questi appoggiano in linea generale una continuazione dei programmi d'agglomerato. Per SSV, UTP e HKBB la dilazione dell'erogazione dei fondi per la terza generazione, a fronte degli attuali arretrati da colmare nell'infrastruttura dei trasporti urbani, non è sostenibile. Per l'UTP inoltre i tempi effettivamente previsti e i fondi presumibilmente necessari per le singole generazioni non sono chiari a sufficienza; occorre inoltre subito chiarezza sulla prosecuzione senza interruzioni dei programmi d'agglomerato. In caso di ritardi nella ricerca delle soluzioni di finanziamento, come il Cantone di Zurigo la Regione capitale chiede urgentemente una formula transitoria per garantire la prosecuzione senza interruzioni anche della terza generazione dei programmi d'agglomerato. AareLand chiede flessibilità nell'applicazione delle direttive federali previste per l'attuazione delle misure contenute nei programmi, poiché la realizzazione dei progetti può subire ritardi su cui l'istituzione può influire ben poco (es. procedimenti di opposizione).

Traffico ciclistico / lento

Diversi pareri hanno rivolto richieste specifiche in riferimento al traffico ciclistico e al traffico lento.

- Norma costituzionale per il traffico ciclistico: 7 partecipanti alla procedura di consultazione (WWF, ATA, pro natura, Pro Velo, Iniziativa delle alpi, Alleanza per il clima, umverkehrR) ritengono che il riordino dei compiti e dei flussi finanziari all'interno del FOSTRA fornirebbe l'occasione ideale per regolamentare i compiti della Confederazione nei confronti dell'infrastruttura ciclistica. Per promuovere il traffico ciclistico in maniera più decisa, essi propongono una norma costituzionale. Anche il PES vede nel riordino dei compiti e dei flussi finanziari all'interno del FOSTRA una chance per regolamentare i compiti della Confederazione in materia di infrastruttura ciclistica, ma non arriva a chiedere una norma costituzionale in tal senso.
- Aumento dell'aliquota contributiva massima per le misure legate al traffico lento nel quadro dei programmi di agglomerato: 4 pareri chiedono l'aumento dell'aliquota contributiva massima della Confederazione per il cofinanziamento degli interventi a favore del traffico lento nel quadro dei programmi d'agglomerato. Pro Velo, Mobilità pedonale e Sentieri Svizzeri vorrebbero sancire nella LUMinVG l'aliquota contributiva massima del 75% (in funzione dell'effetto globale dei programmi d'agglomerato). Anche il PVL auspica un'aliquota massima superiore, ma senza formulare cifre concrete.

"Finanziamento trasversale" e "Distrazione del gettito delle imposte stradali"

In diverse⁷⁵ risposte a singole domande vengono sollevati da più parti gli argomenti del cosiddetto "finanziamento trasversale" e della "distrazione del gettito delle imposte stradali", con cui frequentemente ci si riferisce all'utilizzo di risorse del FSTS per il FInFer, di risorse del FOSTRA per i programmi d'agglomerato (progetti legati al traffico su rotaia) o, in generale, all'utilizzo del gettito dell'imposta sugli oli minerali per il bilancio generale della Confederazione.

Secondo il Cantone GL sarebbe opportuno considerare una riduzione del sovvenzionamento trasversale dei progetti TP, se l'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali risultasse inferiore rispetto a quanto proposto con la variante principale e quella secondaria. Il PBD critica l'assegnazione dei fondi al TP attualmente operata nel quadro del cofinanziamento dei programmi d'agglomerato: un finanziamento trasversale al TP come quello odierno di quasi il 70% dovrebbe essere abolito. Per

⁷⁵ GL, PBD, UDC, SAB, USAM, FSS, TCS, ACS, ASTAG, FMS, auto-suisse, VAP, CFS, UPSA, GUDC, CCIG, CVCI, FVE, ARV, AVK, UP, VFAS, Aquanostra, CI CDS, Coop, espace.mobilité.

questo il partito chiede la conseguente ridefinizione dei criteri per il finanziamento dei progetti d'agglomerato. SAB sostiene che due fondi varati con norma costituzionale, con fonti di finanziamento e settori di intervento chiaramente definiti, potrebbero contribuire a evitare l'indesiderato sovvenzionamento trasversale dalla strada alla rotaia; osserva inoltre che, nel quadro dei programmi d'agglomerato, la maggior parte dei fondi è stata spesa per progetti TP, "girando" una notevole quota delle imposte stradali verso interventi di questo tipo. L'UDC respinge la proposta di incremento del supplemento fiscale sugli oli minerali, affermando che la strada genererebbe infatti fondi sufficienti, ma sarebbe necessario smantellare completamente i sovvenzionamenti trasversali ovvero le distrazioni di risorse. USAM chiede la disgiunzione dei flussi finanziari e maggiore trasparenza nel finanziamento dei trasporti, oltre allo smantellamento delle sovvenzioni trasversali dalla strada alla rotaia. TCS, FSS, ASTAG, ACS, FMS, auto-suisse, UPSA e AQUANOSTRA chiedono che, prima di un aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali, innanzitutto venga ridotto al minimo ogni tipo di sovvenzionamento trasversale dalla strada alla rotaia. Dopo l'approvazione del progetto FAIF con voto popolare, non vi sarebbero più ragioni di mantenere questo tipo di trasferimenti, soprattutto nel traffico d'agglomerato. In una seconda fase si dovrebbero trovare le soluzioni adatte nel quadro di un più equo finanziamento del settore dei trasporti, come rivendicato con la cosiddetta "Iniziativa della vacca da mungere". "Sovvenzionamento trasversale" o "distrazione di risorse" vengono criticati anche da altri pareri in diverse forme.

Accelerazione nell'eliminazione dei problemi di capacità

Anche la richiesta di risolvere in maniera (più) rapida i problemi di capacità della rete delle strade nazionali si ritrova in più pareri⁷⁶, motivata talora con le previsioni sull'andamento delle code. Secondo il Cantone AG le criticità più gravi devono essere eliminate entro il 2030. UDC, USC e FSS chiedono che vengano affrontati al più presto anche i moduli 3 e 4 del programma di eliminazione dei problemi di capacità.

Viene inoltre espressa la richiesta generica di razionalizzare e accelerare le procedure di pianificazione e realizzazione delle fasi di potenziamento oppure di snellire i processi. Le richieste in tal senso si ritrovano nei pareri di UDC, USC, FSS, TCS, ACS, ASTAG, UPSA, auto-suisse, Società degli Impresari-Costruttori e INFRA.

Incremento dei crediti d'impegno per ampliamenti e misure di potenziamento nella rete delle strade nazionali

A vari livelli vengono avanzate proposte o richieste di aumento dei crediti di impegno per risolvere i problemi di capacità o per le fasi di potenziamento (UDC, USAM, FSS, UPSA, AQUANOSTRA, CP, ARV, FVE). Secondo FSS e UPSA sarebbe necessario effettuare tramite il FOSTRA ulteriori investimenti nell'infrastruttura stradale pari a 1 - 1,2 miliardi di franchi annui.

Finanziamento speciale per il traffico stradale (nuovo FSTS)

Un aspetto menzionato da più parti è quello dell'indicizzazione (in base al rincaro) dei contributi ai Cantoni. DCPA (e con essa GR e OW) e CTP richiedono che non solo i contributi vincolati alle opere ma anche quelli per strade principali e regioni di montagna e periferiche vengano indicizzati ed erogati a tempo indeterminato. Il Cantone TG richiede l'indicizzazione per le strade principali, il Cantone ZH per i contributi non vincolati alle opere e il Cantone LU chiede in generale che i contributi ai Cantoni vengano fissati nominalmente e indicizzati. Secondo il Cantone AI le entrate del FSTS devono essere poste su basi più solide e indicizzate.

Il Cantone SG chiede alla Confederazione di illustrare possibili soluzioni per garantire a lungo termine i contributi federali dal FSTS ai Cantoni. Il Cantone di Berna chiede la garanzia che vi siano fondi sufficienti per le quote cantonali.

Il Cantone AR appoggia l'aumento della quota dell'imposta sugli oli minerali dal 50 al 60% a favore del FSTS.

⁷⁶ AG, UDC, USC, USAM, FSS, ASTAG, TCS, ACS, FMS, AVK, AQUANOSTRA, CI CDS, espace.mobilité, Coop, GUDC, IHZ, Società degli Impresari-Costruttori, INFRA, UPSA, auto-suisse.

Secondo il Cantone JU il progetto non dovrebbe solo confermare le entrate per il FSTS ma addirittura aumentarle. L'attuale ripartizione dei fondi non consentirebbe infatti di mantenere lo standard qualitativo delle strade principali.

4. Allegato 1: Elenco dei pareri pervenuti

Sigla/Abbreviazione	Organizzazione
AareLand	AareLand
ACS	Automobile Club Svizzero
AG	Cantone di Argovia
UPSA	Unione professionale svizzera dell'automobile
AI	Cantone di Appenzello Interno
Iniziativa delle Alpi	Iniziativa delle Alpi
AQUANOSTRA	AQUANOSTRA
AR	Cantone di Appenzello Esterno
ARV	Association routière vaudoise
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali
auto-suisse	Associazione degli importatori auto-suisse
AVK	Conferenza argoviese sui trasporti
bauenschweiz	bauenschweiz
Società degli Impresari-Costruttori	Società Svizzera degli Impresari-Costruttori
PBD	Partito borghese democratico
BE	Cantone di Berna
BL	Cantone di Basilea Campagna
DCPA	Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente
BS	Cantone di Basilea Città
CCIG	Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève
CFS	Cargo Forum Svizzera
Coop	Coop
CP	Centre Patronal
CVCI	Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie
PPD	Partito popolare democratico
economiesuisse	economiesuisse
espace.mobilité	espace.mobilité
UP	Unione petrolifera
PEV	Partito evangelico svizzero
PLR	Partito liberale radicale
FER	Fédération des Entreprises Romandes
FMS	Federazione motociclistica svizzera
FR	Cantone di Friburgo
FRC	Fédération Romande des Consommateurs

Sigla/Abbreviazione	Organizzazione
FSS	Federazione stradale svizzera
Mobilità pedonale	Mobilità pedonale Svizzera
FVE	Fédération Vaudoise des entrepreneurs
GE	Cantone di Ginevra
Associazione dei Comuni	Associazione dei Comuni Svizzeri
GL	Cantone di Glarona
PVL	Partito verde liberale
PES	I Verdi - Partito ecologista svizzero
GR	Cantone dei Grigioni
Regione capitale	Regione capitale
HKBB	Camera di commercio dei Cantoni di Basilea Città e Basilea Campagna
CI CDS	Comunità d'interessi del commercio al dettaglio Svizzera
IHZ	Camera di commercio e dell'industria della Svizzera Centrale
INFRA	Federazione Infra
GUDC	Giovani UDC
JU	Cantone del Giura
Alleanza per il clima	Alleanza per il clima
Comitato "Pro H18"	Comitato "Pro strada federale Basilea-Giura"
CTP	Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici
Losanna	Città di Losanna
LITRA	Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
Locle	Città di Locle
LU	Cantone di Lucerna
NE	Cantone di Neuchâtel
NW	Cantone di Nidvaldo
OW	Cantone di Obvaldo
AutoPostale	AutoPostale Svizzera
pro natura	pro natura
Pro Velo	Pro Velo Svizzera
Promozione Laufental	Promozione Laufental
CGCA	Conferenza dei governi dei Cantoni alpini
Consiglio di Stato del Cantone di Berna, amministrazioni di Berna, Ostermundigen e Muri	Consiglio di Stato del Cantone di Berna, Città di Berna, Comune di Ostermundigen, Comune di Muri, Conferenza regionale Berna-Mittelland
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna

Sigla/Abbreviazione	Organizzazione
SAÖVOZ	Alleanza per i trasporti pubblici delle città della Svizzera orientale e centrale ⁷⁷
USC	Unione svizzera dei contadini
SEV	Sindacato del personale dei trasporti
SG	Cantone di San Gallo
USS	Unione sindacale svizzera
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri
SH	Cantone di Sciaffusa
SO	Cantone di Soletta
PSS	Partito Socialista Svizzero
SSV	Unione delle città svizzere
Città di Lucerna	Città di Lucerna
UDC	Unione Democratica di Centro
Swiss eMobility	Swiss eMobility
swisscleantech	Swisscleantech
SZ	Cantone di Svitto
TCS	Touring Club Svizzero
TG	Cantone di Turgovia
TI	Cantone Ticino
Travail.Suisse	Travail.Suisse
UFS	Umweltfreisinnige St.Gallen
umverkehR	umverkehR
UR	Cantone di Uri
USIC	Unione Svizzera degli Studi Consulenti di Ingegneria
VAP	VAP cargorail
ATA	Associazione Traffico e Ambiente della Svizzera
VD	Cantone di Vaud
VFAS	Associazione Indipendente Commercio Automobile Svizzera
VÖV	Unione dei trasporti pubblici
VS	Cantone del Vallese
VSEG	Associazione dei Comuni solettesi
Sentieri Svizzeri	Sentieri Svizzeri
WWF	WWF
ZG	Cantone di Zugo
ZH	Cantone di Zurigo

⁷⁷ Con comunicazione del 2 luglio 2014 la città di Zurigo ha ritirato il proprio appoggio al parere di SAÖVOZ.

5. Allegato 2: Questionario sulla procedura di consultazione

Questionario

concernente il progetto di creazione di un Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), il risanamento finanziario e il Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA SN)

A Nuova architettura finanziaria

- 1) Sostanzialmente, sostenete il riordino nell'ambito del finanziamento dei compiti e delle spese legati al traffico stradale (nuovo Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), mantenimento di un finanziamento speciale per il traffico stradale per i restanti contributi)?
- 2) Sostanzialmente, sostenete la creazione del FOSTRA?
- 3) Concordate con la concreta impostazione del Fondo?
 - a) Con le fonti di finanziamento proposte?
 - b) Con i compiti da finanziare?
 - c) Con la restante impostazione del fondo?
- 4) Come giudicate la variante "Abolizione del FSTS e ulteriore semplificazione del sistema di finanziamento", illustrata al punto 2.7.1?

B Provvedimenti per il risanamento finanziario

- 5) Sostanzialmente, concordate con l'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali per risolvere il disavanzo finanziario?
- 6) Sostanzialmente, concordate con la parziale o totale destinazione vincolata dell'attuale imposta sugli autoveicoli per il FOSTRA?
- 7) Concordate con l'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali di 15 centesimi, a 45 centesimi al litro e la destinazione vincolata di al massimo due terzi del gettito dell'imposta sugli autoveicoli (variante principale)?
- 8) Concordate con l'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali di 12 centesimi, a 42 centesimi al litro e la destinazione vincolata del gettito dell'imposta sugli autoveicoli o di una parte di essa (variante secondaria)?

- 9) Se non concordate con nessuno degli aumenti del supplemento fiscale proposti:
- a) a quanto dovrebbe ammontare l'aumento?
 - b) a cosa occorrerà rinunciare se l'aumento dovesse essere inferiore a quello proposto nelle due varianti?
- 10) Concordate con la proposta di introdurre, dal 2020 per i veicoli a trazione alternativa (p. es. auto-veicoli elettrici)
- a) un'imposta forfettaria e ...
 - b) di utilizzare quest'ultima per finanziare il FOSTRA (vedi domanda 3a)?
- 11) Concordate con la possibilità per il Consiglio federale di adeguare in futuro l'imposta e il supplemento fiscale sugli oli minerali?
- 12) A quale delle due varianti proposte (principale o secondaria) date la preferenza?
- a) Variante principale: aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali a 45 centesimi; destinazione vincolata dell'imposta sugli autoveicoli per un massimo di due terzi.
 - b) Variante secondaria: aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali a 42 centesimi; destinazione vincolata dell'imposta sugli autoveicoli fino al cento per cento.
- 13) Avete altre proposte per pareggiare le entrate e le uscite del FSTS e del Fondo dopo il 2017? Se sì, quali?

C Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali

- 14) Concordate con le linee fondamentali del *Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali* (PROSTRA SN)?
- 15) Condividete l'impostazione in più fasi del futuro potenziamento (ampliamenti strutturali e aumento della capacità) delle strade nazionali?

D Altre osservazioni

- 16) Avete altre osservazioni in merito al progetto in consultazione?