

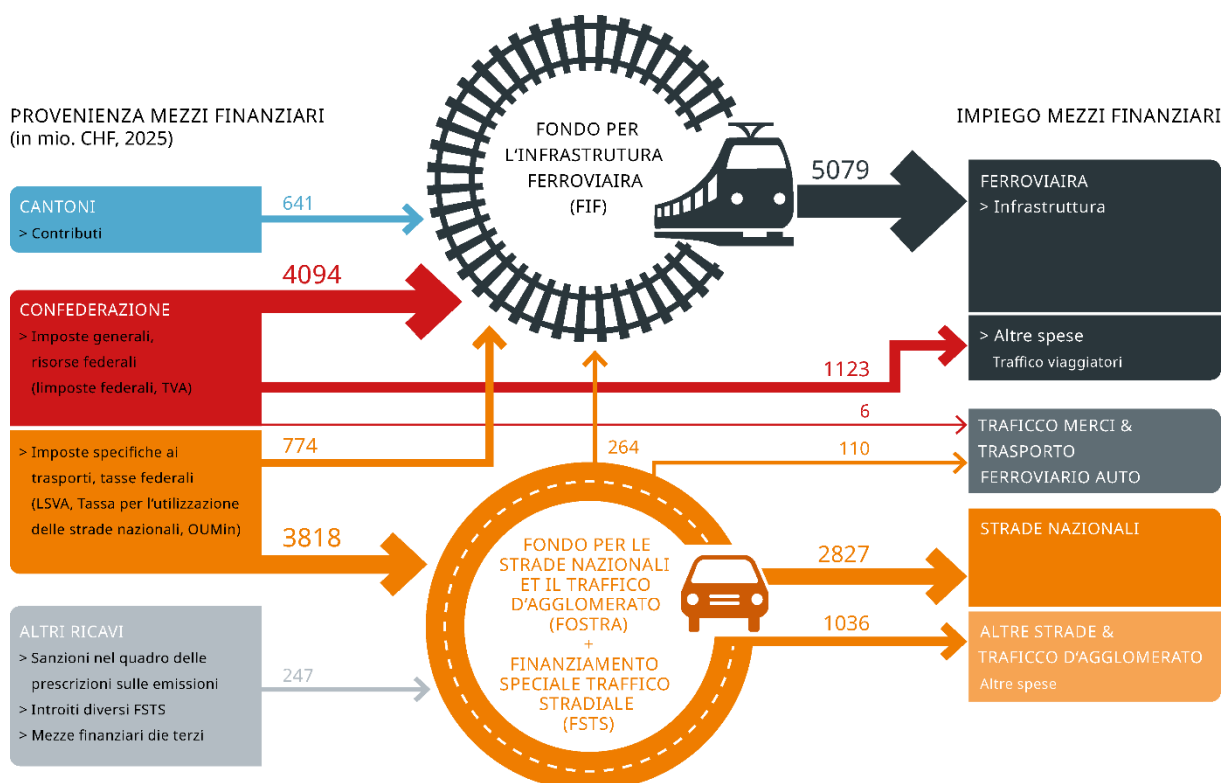
Trasporti '45: Scheda informativa n. 4 – 19 giugno 2026

Finanziamento dell'infrastruttura di trasporto

La Svizzera dispone di reti stradali e ferroviarie capillari, che richiedono investimenti costanti per essere mantenute in buone condizioni.

Per la costruzione, la manutenzione e l'esercizio della rete ferroviaria e stradale la Confederazione stanziava ogni anno circa dieci miliardi di franchi. La maggior parte dei mezzi proviene da due fondi: il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) e il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Inoltre, la Confederazione sovvenziona il traffico viaggiatori regionale e il traffico merci con oltre un miliardo di franchi.

Circa il 50 per cento dei mezzi proviene dal bilancio generale della Confederazione, il 30 per cento dal gettito dell'imposta sugli oli minerali e il 10 per cento dalla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP). La rete ferroviaria comporta costi annuali pari a circa cinque miliardi di franchi, contro i tre miliardi destinati alle strade nazionali. Il resto è destinato essenzialmente alle altre strade, alle misure di protezione dell'ambiente e ai programmi d'agglomerato.



© ARE. Fonte: AFE, Consuntivo della Confederazioni

Il DATEC (tramite UFT e USTRA) gestisce i fondi per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) e per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). La pianificazione finanziaria avviene mediante la definizione annuale dei programmi di costruzione e tramite la decisione annuale del Parlamento sui prelievi dai fondi e sui relativi conferimenti. Qualora risulti che i mezzi disponibili non siano sufficienti, i costi dei progetti vengono adeguati oppure, se possibile, rinviati.

Retroscena Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) in relazione a «Trasporti '45»

Il FIF finanzia l'esercizio, il mantenimento della qualità e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Attualmente il fondo deve ancora rimborsare debiti del precedente Fondo FTP per un importo di quasi quattro miliardi di franchi e non può contrarre nuovi debiti. A lungo termine, i conferimenti e i prelievi devono pertanto risultare in equilibrio. Considerando le uscite necessarie per l'esercizio e il mantenimento della qualità, e sulla base delle decisioni finora adottate, entro il 2045 non sarebbero più disponibili mezzi per ulteriori ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria.

I progetti già approvati e ancora in una fase iniziale sono stati riesaminati e ripriorizzati dal Politecnico federale di Zurigo su incarico della Confederazione. Tuttavia, i mezzi così liberati non sono sufficienti per finanziare gli investimenti necessari. Il fabbisogno finanziario relativo alle misure proposte dal Consiglio federale fino al 2045 ammonta a circa 24 miliardi di franchi, al netto di IVA e rincaro: attualmente mancano pertanto circa 10 miliardi di franchi.

Per colmare questa lacuna, il Consiglio federale intende prorogare a tempo indeterminato l'attuale uno per mille dell'IVA destinato al FIF, oggi valido solo fino al 2030. Ciò richiede una modifica costituzionale da sottoporre a votazione popolare. La proroga garantirebbe al FIF entrate supplementari pari a circa otto miliardi di franchi entro il 2045. Per coprire i restanti due miliardi di franchi, il Consiglio federale sta valutando diversi scenari.

In questo modo, per l'intero periodo compreso tra il 2027 e il 2045 saranno disponibili mezzi finanziari sufficienti per realizzare i progetti previsti da «Trasporti '45». Secondo i dati attuali delle ferrovie, a partire dal 2030 diversi grandi progetti di costruzione entreranno contemporaneamente nella fase di realizzazione, con un conseguente fabbisogno finanziario elevato. Indipendentemente dalla proroga dell'uno per mille dell'IVA, nel FIF ciò potrebbe causare una temporanea carenza di liquidità, rendendo eventualmente necessario il rinvio di alcuni progetti. Tuttavia, negli ultimi anni si è constatato che i ritardi pluriennali nei grandi progetti sono la regola. Ciò è dovuto, ad esempio, alle procedure di opposizione e di ricorso, alle complesse procedure di espropriazione e alla carenza di risorse. Non è quindi possibile prevedere con esattezza quando un progetto, una volta approvato dall'Assemblea federale, sarà effettivamente realizzato e richiederà mezzi finanziari. Al fine di migliorare la situazione della liquidità, il Consiglio federale sta valutando, sulla base della mozione CTT-S 25.3953 Garantire l'alimentazione e la liquidità del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, ulteriori misure oltre alla proroga dell'uno per mille dell'IVA. La mozione menziona, tra l'altro, la rinuncia alla riserva minima di 300 milioni di franchi nel FIF, la flessibilizzazione del rimborso del debito FTP e l'adeguamento dei versamenti della tassa sul traffico pesante. Parallelamente si stanno valutando anche altre misure, in particolare il prefinanziamento di progetti da parte dei Cantoni.

Retroscena Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) in relazione a «Trasporti '45»

Il FOSTRA finanzia la gestione, la manutenzione e il potenziamento delle strade nazionali, nonché importanti progetti relativi al traffico d'agglomerato. Le infrastrutture stradali a livello federale sono finanziate interamente dagli utenti. La principale fonte di entrate è l'imposta sugli oli minerali, la quale alimenta sia il FOSTRA che il Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS). Circa la metà dell'imposta sugli oli minerali (imposta di base) confluisce inoltre nel bilancio generale della Confederazione. Altri mezzi provengono da tasse riscosse sul traffico motorizzato, quali il supplemento fiscale sugli oli minerali, il contrassegno autostradale e l'imposta sugli autoveicoli. Il Parlamento stabilisce annualmente l'ammontare dei prelievi; i mezzi non utilizzati rimangono nel fondo e sono disponibili in un secondo momento.

La crescente diffusione dell'elettromobilità provoca un calo delle entrate generate dalle imposte sugli oli minerali, con conseguenti perdite di gettito. Tali perdite devono essere compensate tramite una tassazione equivalente dei veicoli elettrici. L'obiettivo del Consiglio federale è garantire il mantenimento delle entrate attuali e assicurare la continuità del principio del pagamento a consumo: le infrastrutture stradali sono finanziate da coloro che le utilizzano. A questo scopo, il Consiglio federale ha recentemente concluso la consultazione sulla tassazione dei veicoli elettrici, la cui introduzione è prevista non prima del 2030.