



12 dicembre 2016

---

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

## Factsheet «Andamento delle imposte sugli oli minerali»

---

### Sintesi

Motivazioni del disavanzo .....	2
I veicoli moderni consumano meno.....	3
Conseguenze per le famiglie.....	4
Gettito fiscale in discesa nonostante l'aumento del traffico .....	4
Prezzo alla pompa di benzina e gasolio.....	5

I proventi delle imposte e del supplemento fiscale sugli oli minerali sono oggi fra le principali fonti di finanziamento delle strade: ma poiché le uscite crescono e le entrate diminuiscono, se non si interviene si porrà un problema di copertura. Il FOSTRA rappresenta la garanzia di un finanziamento solido e sostenibile per l'infrastruttura stradale.

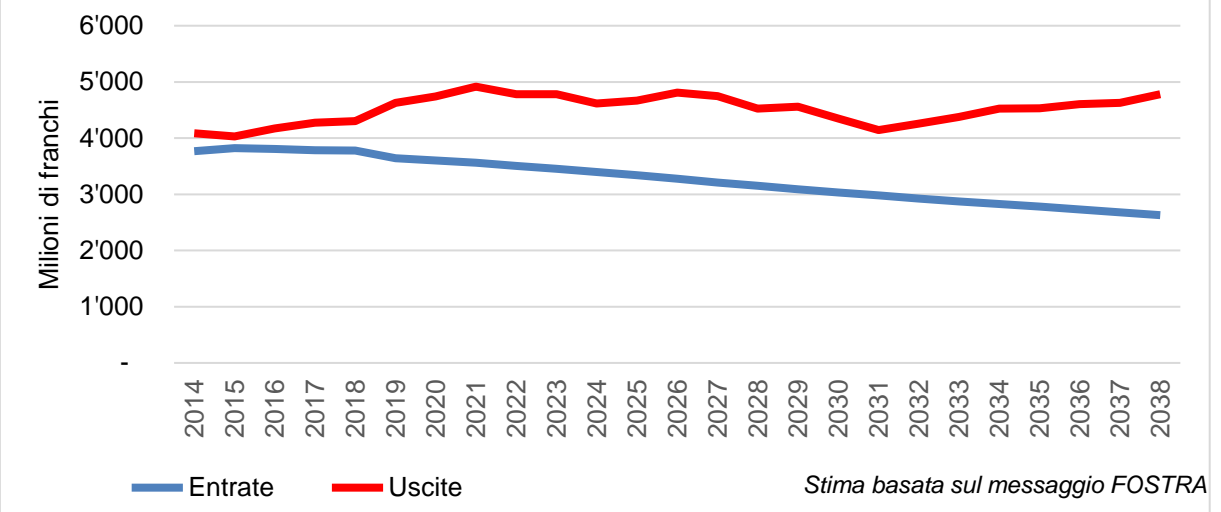
Attualmente le risorse per le strade nazionali vengono erogate dal Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS), alimentato a sua volta da metà dell'imposta sugli oli minerali (entrate 2015: 1,390 miliardi di franchi), dal supplemento fiscale sugli oli minerali (entrate 2015: 1,850 miliardi di franchi) e dalla vignetta autostradale (ricavi netti 2015: 336 milioni di franchi).

Da alcuni anni però le uscite superano le entrate: nel 2015 si sono avuti introiti per 3,596 miliardi di franchi<sup>1</sup> a fronte di spese di 3,864 miliardi di franchi. Il finanziamento al momento è ancora garantito dalle riserve, che dureranno però solo fino al 2018/2019. Dopodiché, in assenza di contromisure, si andrà incontro a un disavanzo di circa 1,3 miliardi di franchi all'anno (2018–2030). Per questo motivo il finanziamento deve essere posto su basi più solide.

---

<sup>1</sup> Inclusi 23 milioni di franchi da altre entrate a destinazione vincolata (Consuntivo Vol. 3 Spiegazioni supplementari e statistica, pag. 83 segg.)

## Andamento entrate e uscite del Finanziamento speciale per il traffico stradale

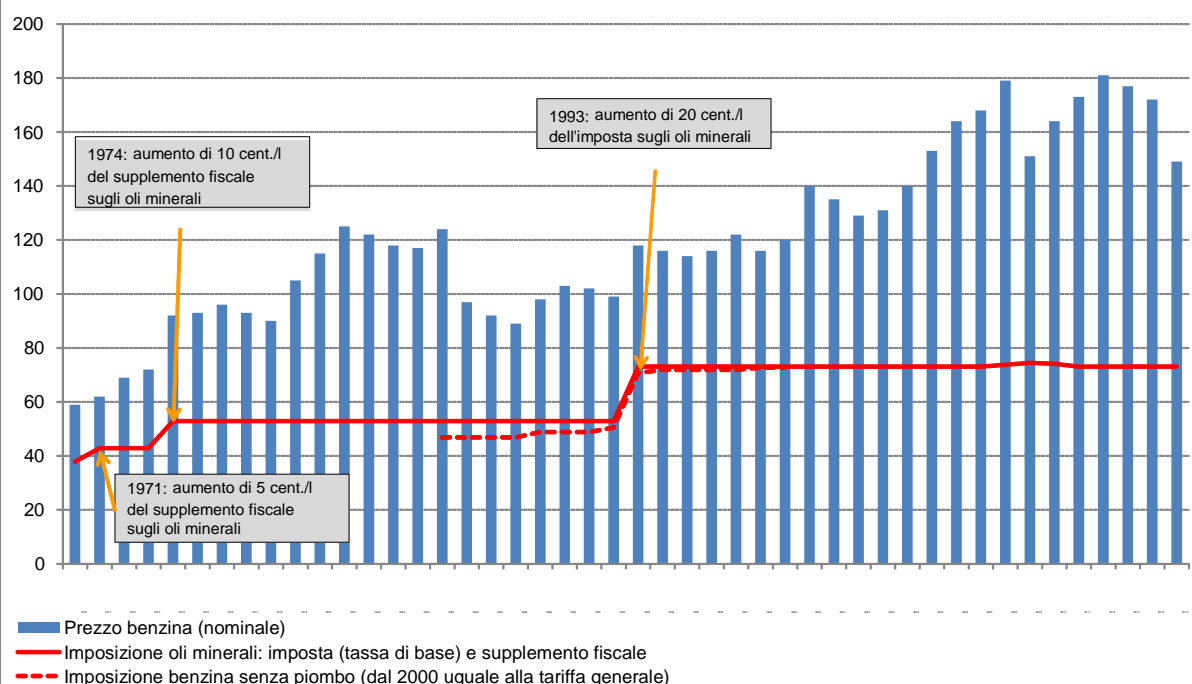


## Motivazioni del disavanzo

**Uscite:** l'aumento del traffico determina sollecitazioni sempre maggiori per le strade nazionali, deteriorandone l'infrastruttura e provocando un incremento dei costi di esercizio e manutenzione, oltre a imporre nuovi investimenti su rete e agglomerati. L'aumento delle uscite per la manutenzione e gli adeguamenti deriva anche dalla necessità di rimettere a nuovo numerosi ponti e gallerie, ormai datati, e da una crescente domanda di interventi da parte della collettività (protezione fonica, prevenzione incendi, protezione dai pericoli naturali, ponti faunistici).

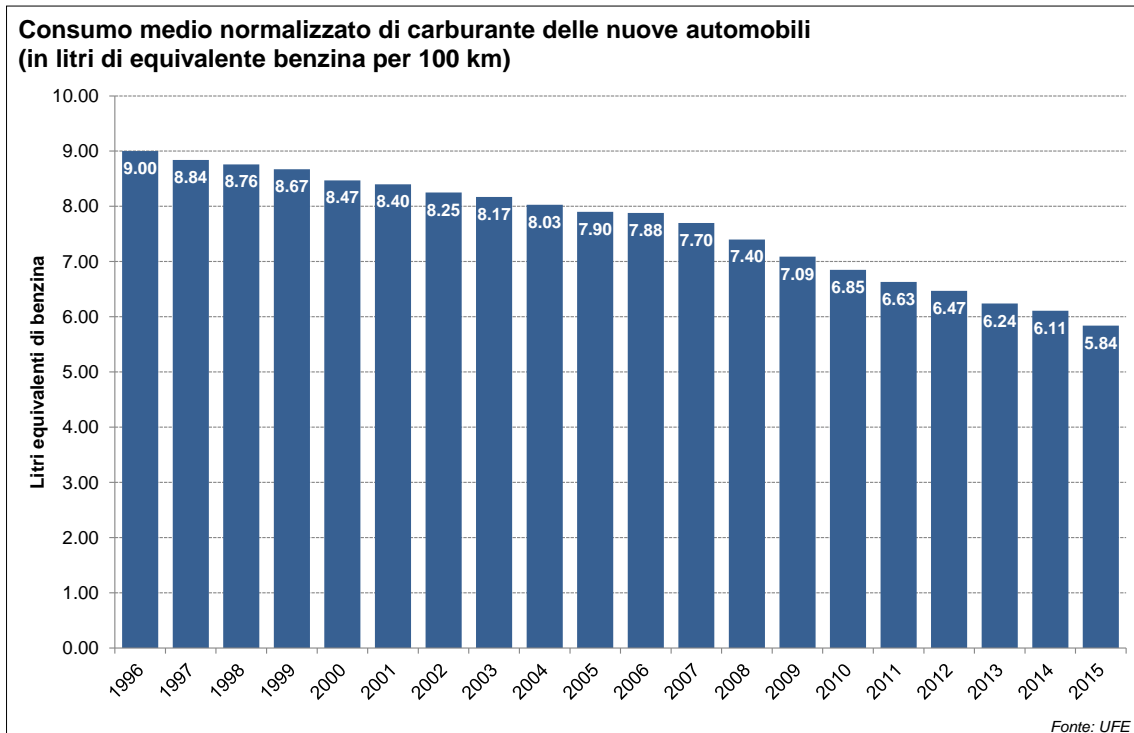
**Entrate:** i proventi delle imposte sugli oli minerali calano perché le auto moderne consumano sempre meno o sono dotate di motori alternativi ai classici benzina e diesel, come le auto elettriche. A questo si aggiunge il fatto che da decenni le imposte sui carburanti non vengono adeguate al rincaro: il supplemento fiscale sugli oli minerali è invariato dal 1974 e l'imposta sugli oli minerali è ferma dal 1993, mentre le uscite subiscono integralmente l'aumento generale dei prezzi, destabilizzando gli equilibri di finanziamento.

## Benzina: andamento del prezzo nominale e tariffe d'imposta sugli oli minerali (centesimi al litro)

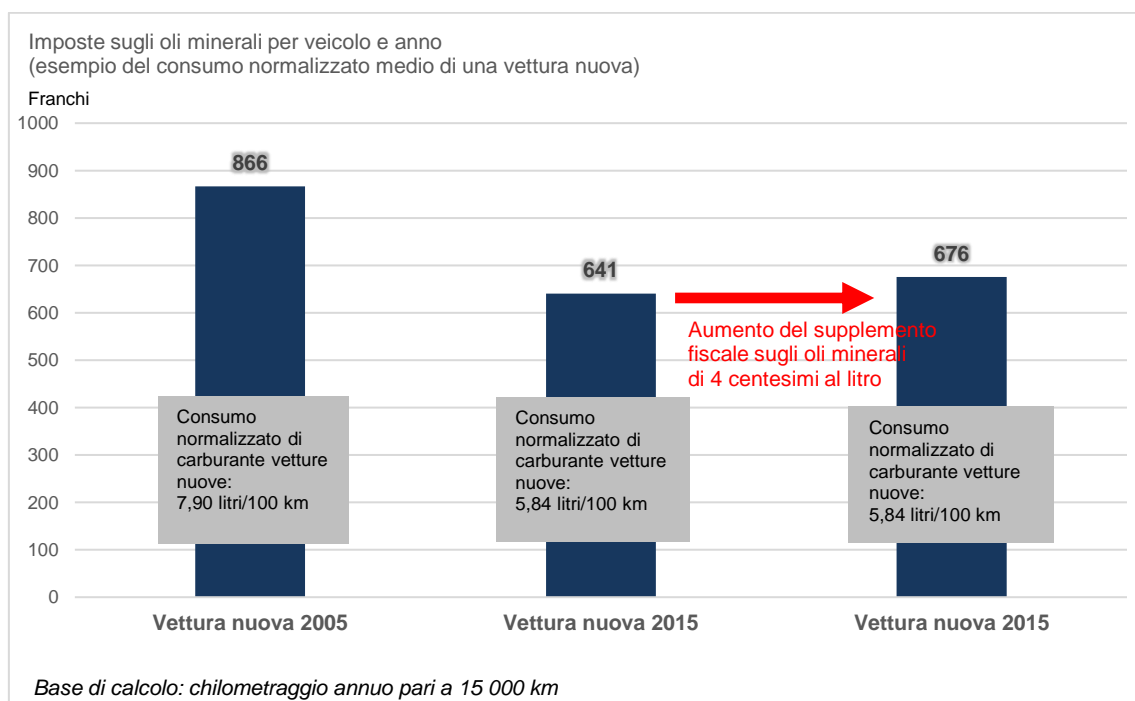


## I veicoli moderni consumano meno

Negli ultimi anni la tecnologia ha fatto passi da gigante: mentre nel 1996 un'automobile di nuova immatricolazione consumava mediamente 9 litri di carburante (equivalente benzina) ogni 100 chilometri, nel 2015 il valore era sceso a 5,84 litri. Negli ultimi 19 anni il consumo medio di carburante è diminuito di 3,16 litri ovvero di circa il 35%.



Il calo dei consumi riduce il gettito delle imposte sugli oli minerali e, di conseguenza, l'onere fiscale: nell'arco di dieci anni, a chilometraggio invariato, passando a un veicolo più parco nei consumi (normalizzati) è sceso in media di circa 220 franchi all'anno. Il progetto FOSTRA prevede che, quando la giacenza del fondo scenderà al di sotto dei 500 milioni di franchi, il supplemento fiscale sugli oli minerali aumenterà di 4 centesimi al litro. Dato il calo dei consumi dei veicoli moderni, l'onere fiscale resterebbe di fatto nettamente inferiore a quello di dieci anni fa.<sup>2</sup>



<sup>2</sup> Nel 2005 il consumo medio normalizzato di carburante delle automobili di nuova immatricolazione era di 7,9 litri ogni 100 chilometri. Con una percorrenza annua di 15 000 chilometri, l'onere fiscale risultava di 866 franchi. Nel 2015 il consumo medio normalizzato è stato di 5,84 litri, da cui risulta un onere fiscale pari a 641 franchi.

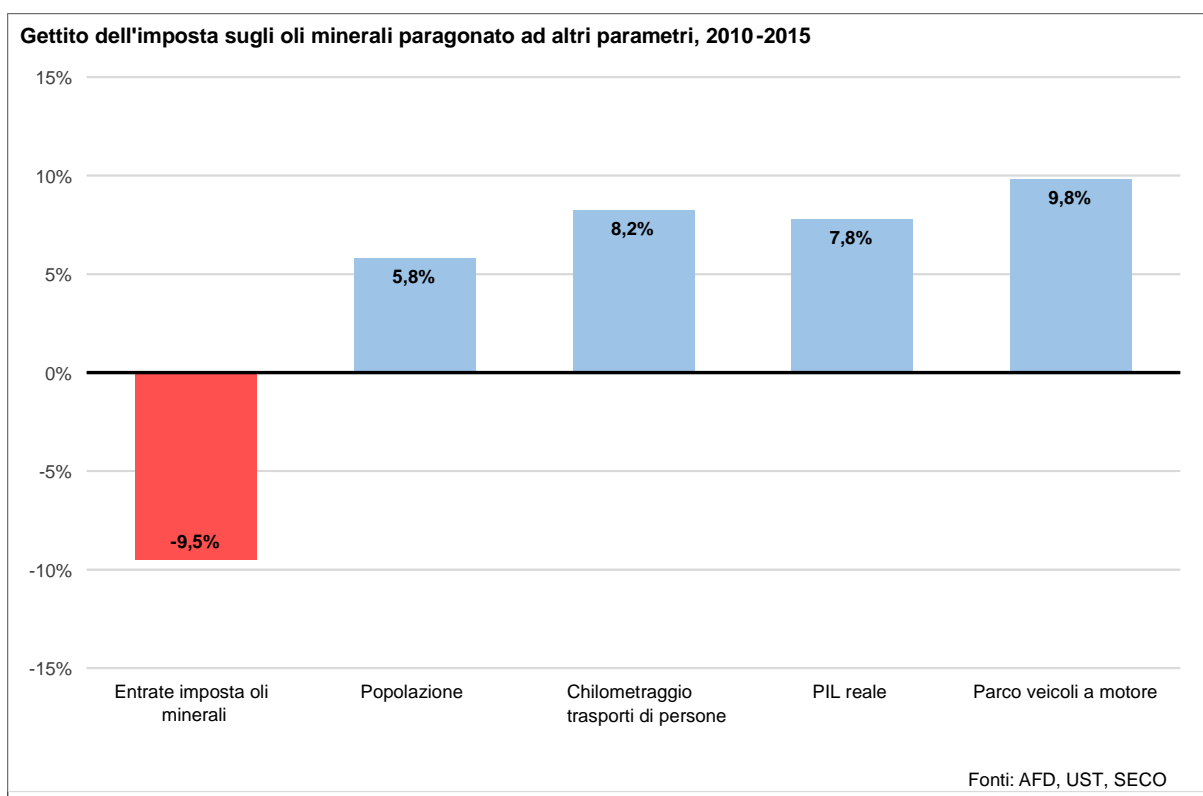
## Conseguenze per le famiglie

L'incremento del supplemento fiscale sugli oli minerali si applicherà non appena le riserve del FO-STRA scenderanno al di sotto dei 500 milioni di franchi. Il Consiglio federale ritiene che questo non avverrà prima del 2019. A parità di chilometraggio, l'onere fiscale per un'autovettura nuova aumenterà di 35 franchi all'anno ovvero meno di 3 franchi al mese. Considerando che l'incremento comporta l'innalzamento del prezzo di vendita e quindi dell'IVA, l'onere fiscale per la famiglia media aumenterà di 4,8 franchi al mese ovvero 58 franchi all'anno.

La Strategia energetica 2050 del Consiglio federale prevede che dal 2020 le emissioni di CO<sub>2</sub> delle vetture nuove non debbano superare mediamente i 95 g/km, il che significa un consumo di circa 4,1 litri per 100 km. Rientrando in tali parametri, l'onere fiscale medio scenderà ancora sensibilmente.

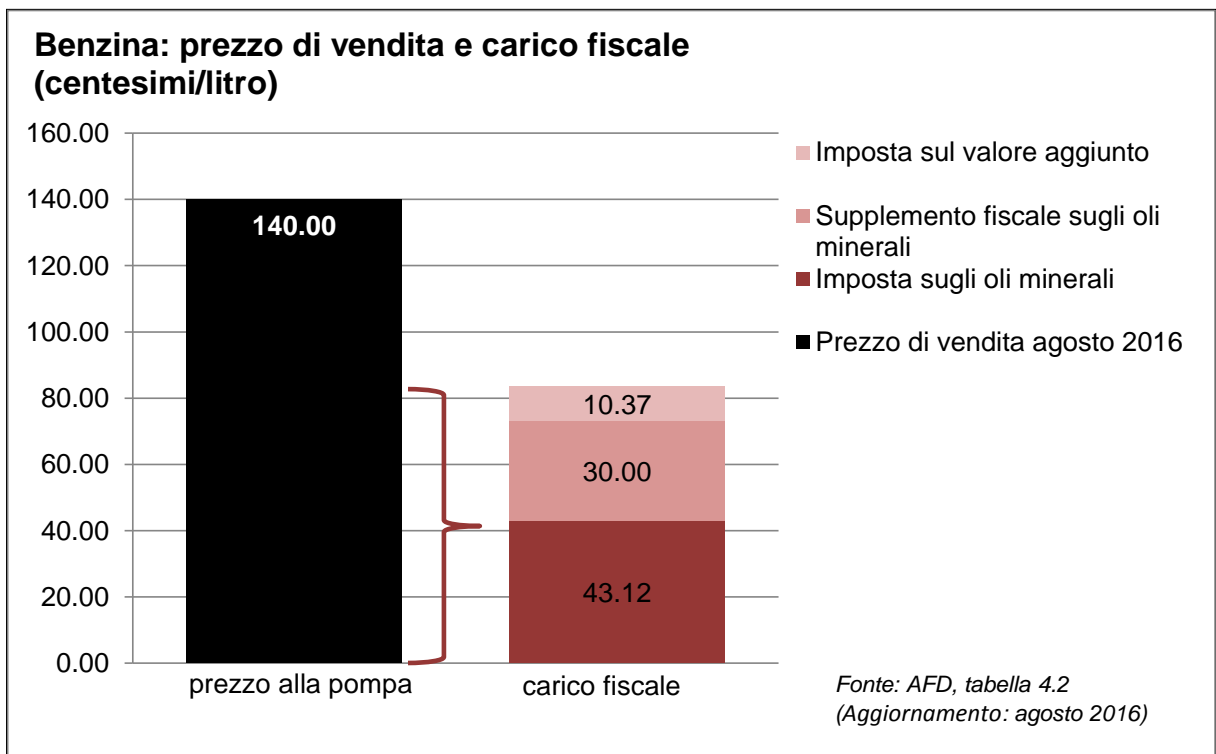
## Gettito fiscale in discesa nonostante l'aumento del traffico

Negli ultimi anni, nonostante l'aumento demografico e del traffico, il gettito delle imposte sugli oli minerali a destinazione vincolata è diminuito: dal 2010 le entrate sono scese del 9,5%, mentre nello stesso periodo la popolazione è cresciuta del 5,8%, i trasporti di persone (veicoli-km) sono saliti dell'8,2% e il parco veicoli è aumentato di quasi il 10%.<sup>3</sup>



<sup>3</sup> Il crollo del gettito delle imposte sugli oli minerali nel 2015 è legato soprattutto al «turismo del pieno». A gennaio 2015 la Banca nazionale svizzera ha abolito il cambio minimo fra franco svizzero ed euro. Il repentino apprezzamento della valuta elvetica ha reso meno conveniente, se non addirittura svantaggioso, il rifornimento di carburante in Svizzera per gli automobilisti d'oltre confine. La vendita di carburanti è scesa e con essa il gettito delle imposte sugli oli minerali.

## Prezzo alla pompa di benzina e gasolio



Il prezzo praticato dai distributori non dipende solo dal carico fiscale (imposta sugli oli minerali, supplemento fiscale sugli oli minerali, imposta sul valore aggiunto): su di esso incidono notevolmente anche i prezzi del greggio sui mercati mondiali, i costi di raffinazione e trasporto, i costi di distribuzione e i margini di guadagno delle compagnie petrolifere e dei rivenditori. Anche il tasso di cambio ha una sua valenza.