



## Un conflitto di obiettivi ostacola il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia

Nell'ambito di una conferenza stampa svoltasi recentemente, l'Associazione dei caricatori (VAP – Verband der verladenden Wirtschaft) –, il Swiss Shippers' Council, HUPAC, Cargo Domizil e Transwaggon AG hanno presentato la loro posizione in merito al tema del trasporto di merci dal punto di vista dei clienti della ferrovia. In questo contesto, economiesuisse ha esposto le proprie idee in materia di finanziamento dei trasporti: il finanziamento della ferrovia da parte degli utenti deve essere rafforzato e bisogna risolvere il conflitto di obiettivi tra il trasferimento dalla strada alla ferrovia e la priorità da attribuire al traffico su rotaia.

Il Consiglio federale oppone all'iniziativa dell'ATA "Per i trasporti pubblici" - che intende destinare alla ferrovia maggiori risorse generate dalla strada - il progetto denominato FAIF (Finanziamento e Ampliamento dell'Infrastruttura Ferroviaria). Quest'ultimo propone un'altra soluzione di finanziamento per il traffico ferroviario: un nuovo fondo d'infrastruttura ferroviaria (FIF) deve permettere di finanziare la pianificazione, la gestione e la manutenzione delle infrastrutture da una stessa cassa e sostituire il Fondo per i grandi progetti ferroviari (FTP). I mezzi attuali di questo fondo sarebbero in parte versati al nuovo fondo, per una durata illimitata. Questo avrebbe l'effetto di cementare il finanziamento incrociato attuale – inizialmente limitato nel tempo.

economiesuisse si oppone all'iniziativa dell'ATA e ritiene che un controprogetto non sarebbe efficace. Nell'ottica della politica budgetaria, il fondo FAIF proposto rappresenta una soluzione di seconda scelta. La deduzione forfettaria dei costi di trasporto per l'imposta federale diretta, che il Consiglio federale vorrebbe

mantenere, equivale ad un aumento d'imposta che l'organizzazione rifiuta anche nella sua versione riveduta. Per quanto concerne l'utilizzo delle entrate generate dall'imposta sugli oli minerali, dalla vignetta e dalla TTPcP, il Consiglio federale propone inoltre di sostituire, nella Costituzione, il termine di "circolazione stradale" con quello di "trasporti terrestri". Questo aprirebbe la porta ad altri finanziamenti incrociati tra la strada e la ferrovia, a cui economie svizzere si oppone fermamente.

#### **Dotare un eventuale fondo di una scadenza e rispettare condizioni rigide**

Anche se un fondo sarebbe auspicabile, economie svizzere ritiene che esso debba essere obbligatoriamente creato per un periodo ben definito. Le soluzioni illimitate non sono oggetto di esami periodici. Inoltre, la creazione del fondo dovrebbe rispettare le seguenti condizioni: nessun indebitamento, rimborso dei debiti del fondo FTP, applicazione del freno all'indebitamento, nessuna estensione del finanziamento incrociato a favore della ferrovia e nessun aumento delle imposte (per il mantenimento del per mille dell'IVA a favore della ferrovia o una deduzione forfettaria delle spese di trasporto dei pendolari, ad esempio).

Secondo economie svizzere è opportuno un approccio coerente per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria svizzera. Anche i costi di gestione devono essere coperti. L'organizzazione ritiene anche che la partecipazione degli utenti al finanziamento debba essere rafforzata più del previsto. Non è normale che gli utenti della rete ferroviaria non si assumano nemmeno il 25% dei costi di gestione e di manutenzione. In questo contesto, occorre sottolineare anche l'esistenza di un conflitto di obiettivi tra il mandato di trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia, iscritto nella Costituzione, e la debole priorità attribuita al traffico merci (dopo il trasporto dei viaggiatori). Questo conflitto va risolto. Infine, i progetti infrastrutturali devono essere esaminati prioritariamente, sulla base di criteri di redditività macroeconomici e di gestione d'impresa uniformi e trasparenti.