



Il finanziamento sostenibile delle infrastrutture di trasporto deve basarsi su un approccio globale dei trasporti

La Commissione dei trasporti del Consiglio nazionale si è chinata per la prima volta sul progetto di finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF). Essa proseguirà le deliberazioni in questi giorni. S'impone una visione globale, che comprenda l'insieme dei vettori di trasporto.

economiesuisse sostiene il progetto FAIF proposto dal Consiglio federale e opposto all'iniziativa dell'ATA. L'economia è cosciente dell'importanza delle infrastrutture ferroviarie per la piazza economica svizzera. E' inoltre chiaro che la strada svolge oggi un ruolo ancor più importante per le imprese. In effetti, in Svizzera, la strada assorbe circa l'80% del traffico viaggiatori e il 60% del trasporto di merci.

La Confederazione valuta che i bisogni finanziari della ferrovia entro il 2030 potrebbero raggiungere i 42 miliardi di franchi. Questo rappresenta una cifra enorme per il budget della Confederazione. La situazione è analoga sul fronte della strada: il fabbisogno finanziario, per lo stesso orizzonte, è stimato in 47 miliardi di franchi. Occorre di conseguenza dar prova di prudenza se si intende garantire a lungo termine la qualità delle infrastrutture di trasporto stradale e ferroviario.

Quando si esamina l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, occorre tener conto dei bisogni finanziari della strada. In effetti, le difficoltà di finanziamento per un vettore di trasporto coinvolgono anche l'altro. In questo contesto, economiesuisse condivide il parere espresso dalla maggioranza della Commissione, ossia che il finanziamento della ferrovia dev'essere meglio coordinato con quello della strada (

<http://www.parlament.ch/f/mm/2013/Pages/mm-kvf-n-2013-01-15.aspx>).

E' possibile che la commissione non tenga conto di questa suggestione. I membri della commissione avrebbero tuttavia sufficienti elementi per svolgere un buon lavoro nell'ambito del progetto FAIF.

Esempio n° 1: Entrate della TTPCP - già oggi i due terzi delle entrate lorde di questa tassa (circa 800 milioni di franchi all'anno) sono destinati all'ampliamento della ferrovia. Mantenendo questo trasferimento di risorse, si consoliderebbe il finanziamento della ferrovia da parte della strada.

Esempio n° 2: Contributo del 25% alla NTFA - ogni anno, circa 280 milioni di franchi generati dall'imposta sugli oli minerali vengono versati al fondo FTP (o al fondo d'infrastruttura ferroviaria che gli succederà). L'utilizzo di queste risorse è discutibile poiché si sa che, secondo il piano finanziario attuale, le casse della strada registreranno problemi di finanziamento già a partire dal 2016.

L'evoluzione delle risorse disponibili per la strada si spiega con due tendenze opposte. Da una parte, le entrate dell'imposta sugli oli minerali stanno continuamente diminuendo dal 2008. La diminuzione dei consumi dei veicoli comporta una riduzione delle entrate generate da questa imposta. Secondo le stime dell'Ufficio federale delle strade, queste entrate diminuiranno tra il 2016 e il 2030 tra il 15% e il 20%. Rispetto alle entrate attuali (circa 3,5 miliardi di franchi), entro il 2030 verranno a mancare 700 milioni di franchi. Dall'altra parte, i bisogni di finanziamento della strada crescono sotto l'effetto dell'aumento del traffico, dello sviluppo della rete stradale e di maggiori esigenze tecniche.

Nell'ambito delle delibere sul progetto FAIF, la Commissione dei trasporti del Consiglio nazionale deve imperativamente tener conto di queste considerazioni. Il versamento dei finanziamenti attuali nel fondo d'infrastruttura ferroviaria dev'essere rimessa in discussione. Se non sarà il caso, nei prossimi anni saremo confrontati ad alcuni problemi, in particolare quando si tratterà di dotare il finanziamento dell'infrastruttura stradale di basi sane.