



Finanziamento dei trasporti: segnali positivi per un cambiamento del sistema

In occasione della manifestazione sulle infrastrutture svoltasi all'Università di San Gallo, la Confederazione ha esposto le proprie idee per un Mobility Pricing che si estende sia alla strada che alla ferrovia. economieuisse si impegna da anni a favore di costi più trasparenti e dell'applicazione del principio di causalità, in modo tale che l'utente paghi le spese che origina. Gli ambienti economici sono dunque soddisfatti che la Confederazione adotti delle misure per quanto concerne il finanziamento dei trasporti. Il percorso però ancora lungo.

Durante la manifestazione del DATEC all'Università di San Gallo, la consigliera federale Doris Leuthard ha esposto i problemi del finanziamento dei trasporti. Il volume di passeggeri e di merci aumenta al punto che la ferrovia e la strada sono giunti ai loro limiti.

Nel corso degli ultimi cinque anni, il numero di ore di code è raddoppiato, mentre la rete ferroviaria, la cui offerta si è sempre maggiore, sta giungendo a saturazione. Lo sviluppo dell'infrastruttura di trasporto è in ritardo rispetto alla domanda. È in questo contesto che la Confederazione cerca dei nuovi modelli di finanziamento. Da una parte, per trovare le soluzioni per i picchi di traffico che provocano importanti costi, dall'altra parte, per rafforzare il principio di causalità.

economiesuisse sostiene gli sforzi profusi dalla Confederazione. In effetti, in mancanza di nuovi concetti, il finanziamento dei trasporti finirà in un vicolo cieco, nonostante il fondo per l'infrastruttura ferroviaria recentemente adottato e il progetto di fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Da una parte, la ferrovia sta per diventare un pozzo senza fondo, a seguito dei costi provocati dallo sviluppo delle infrastrutture. Dall'altra parte, le entrate dell'imposta sugli oli minerali non basteranno più per finanziare uno sviluppo

dell'infrastruttura stradale adeguato alla domanda, in particolare a causa della destinazione vincolata di una parte delle entrate.

Secondo economieuisse il Mobility Pricing deve soddisfare le seguenti esigenze:

Prezzi basati sulla domanda: una differenziazione equa dei prezzi permette di suddividere la domanda sull'arco della giornata e di evitare la costruzione di infrastrutture destinate a fronteggiare i picchi di traffico.

Rafforzare il principio di causalità: ognuno paga in funzione delle prestazioni di trasporto consumate. Sarebbe così possibile eliminare i finanziamenti incrociati tra i mezzi di trasporto e compensare i costi supplementari per gli utenti frequenti, grazie della diminuzione del costo delle infrastrutture.

Introduzione di un dispositivo globale: il Mobility Pricing non dev'essere confuso con il Road Pricing. Il principio dev'essere messo in atto per la ferrovia e la strada sulle stesse basi.

Suddivisione a tappe: L'obiettivo è un'applicazione generale del dispositivo di Mobility Pricing. Allo scopo di testare il nuovo sistema di finanziamento e di garantirne l'accettazione politica, bisognerebbe metterlo in opera a tappe.

Applicazione semplice sul piano tecnologico: il Mobility Pricing non deve ostacolare il flusso di traffico. Bisogna ricorrere a soluzioni tecniche moderne, che minimizzino gli oneri per l'utente e le spese di gestione.

Traffico merci su strada: un sistema di Mobility Pricing è già in vigore per il traffico merci stradale con la TTPcP. Da prevedere sarebbero tariffe più flessibili rispetto allla TTPcP.

La messa in atto di un dispositivo di Mobility Pricing è un progetto complesso. Esso richiede perseveranza e un approccio coordinato. Durante la pianificazione, occorre ad esempio tener conto delle conseguenze sull'evoluzione degli agglomerati. Sarebbe auspicabile riunire insieme gli uffici federali che si occupano di trasporti. Gli ambienti economici sono pronti a sostenere il Consiglio federale nei dibattiti politici e si impegnano per una soluzione rapida e accettabile per l'economia.