



## Strada: niente costi supplementari senza contropartita

La Commissione dei trasporti del Consiglio nazionale vorrebbe portare il prezzo della vignetta autostradale a 70 franchi e non a 100 come auspica il Consiglio federale. Una decisione che economiesuisse approva.

Durante le deliberazioni sul “nuovo decreto sulla rete”, la Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale (CTT-N) ha fissato il prezzo della vignetta a 70 franchi, e non a 100 come proposto dal Consiglio federale. Essa mantiene per contro l’introduzione auspicata dal governo di una vignetta di due mesi per 40 franchi. Il decreto è il frutto di anni di intensi negoziati tra Cantoni e Confederazione.

Fondamentalmente, questo progetto riguarda questioni di competenze. Numerose strade cantonali passeranno nella rete delle strade nazionali. Questa soluzione permette di avere una migliore visione della rete. Tuttavia, la compensazione finanziaria prevista tra la Confederazione e i Cantoni è discutibile. Dei 305 milioni di franchi di spese supplementari necessari ogni anno secondo il Consiglio federale, i Cantoni dovrebbero assumerne solo 30 milioni e spetterebbe agli utenti della strada coprire la differenza attraverso l’aumento della vignetta. Dal momento però che agli automobilisti non viene offerta nessuna prestazione supplementare, bisognerebbe rinunciare a questo aumento della tassa sulle strade nazionali. Spetta dunque ai Cantoni coprire i costi supplementari.

### **S’impongono proposte di finanziamento per sopprimere i problemi di capacità**

Il decreto sulla rete propone l’eliminazione di alcuni problemi di capacità (autostrada nel Glattal e aggiramento di Morges), senza regolare la questione del loro finanziamento. L’aumento della vignetta non è infatti auspicabile a questo scopo. Per risolvere il problema, il messaggio del Consiglio federale evoca già la

possibilità di aumentare nei prossimi anni l'imposta sugli oli minerali. Parallelamente, il Parlamento esamina un altro progetto – costituzionale – (finanziamento e gestione dell'infrastruttura ferroviaria, FAIF), che intende destinare delle entrate dell'imposta sugli oli minerali ai trasporti pubblici. Ma i bisogni finanziari per la rete stradale aumentano e non permettono un simile finanziamento incrociato tra la ferrovia e la strada. Si può notare che il progetto FAIF propone una prospettiva di sviluppo e di finanziamento dei trasporti pubblici a lungo termine. Altrettanto non si è fatto per la strada. Occorre dunque stabilire rapidamente un simile piano per i trasporti stradali, che tenga conto dei problemi di capacità da risolvere.

Quasi l'80% dei trasporti continuano ad avvenire sulla strada. E' importante e necessario mettere in atto una politica dei trasporti coordinata e finanziariamente affidabile, ciò che richiede ancora molto lavoro. Il rifiuto della Commissione di generare entrate supplementari, per poi ridistribuirle, rappresenta un passo nella buona direzione.