economiesuisse

Il finanziamento delle strade non è garantito

Il Consiglio federale ha presentato i suoi progetti in merito al futuro finanziamento dell'infrastruttura stradale. Esso intende riorganizzare il finanziamento delle strade con la creazione di un fondo per le strade nazionali e per il traffico di agglomerato. Questo progetto non convince economiesuisse. Fintanto che una quota importante delle risorse della strada sarà destinata alla ferrovia, sarà difficile poter contare su un finanziamento sostenibile dell'infrastruttura stradale. Occorre porre delle buone basi in occasione dei dibattiti parlamentari relativi al progetto di finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF).
La volontà del Consiglio federale di migliorare l'affidabilità della pianificazione a lungo termine nonché la trasparenza nel finanziamento dei trasporti è lodevole. La strada, al pari della ferrovia, deve poter contare su un sistema di finanziamento garantito. Dal punto di vista dell'economia, è particolarmente importante che tutte le spese relative alle strade nazionali vengano in futuro finanziate a partire da un unico fondo, con una ripartizione equilibrata delle diverse spese. Questo obbiettivo richiede una chiara definizione delle priorità dei progetti e risponde alle esigenze di una pianificazione strategica di sviluppo. Secondo gli ambienti economici, la pianificazione istituzionale del fondo è meno importante del finanziamento stesso. In ogni caso, l'economia è molto scettica nei confronti di fondi separati dal budget della Confederazione. Trattandosi dell'infrastruttura ferroviaria, la preferenza di economiesuisse va chiaramente ad una soluzione di finanziamento "classico", attraverso il budget federale piuttosto che un nuovo fondo destinato alla ferrovia, attualmente in fase di discussione.

I progetti del Consiglio federale non permettono in nessun caso di garantire il finanziamento a lungo termine dell'infrastruttura stradale, poiché in questo settore, le sfide sono importanti e occorre attendersi lacune di finanziamento a

partire dal 2016. Da una parte, le entrate della strada non cessano di diminuire a seguito della diminuzione del provento dell'imposta sugli oli minerali, dall'altra, i bisogni finanziari aumentano a seguito dell'intensificazione del traffico e all'aumento costante dei costi di gestione e manutenzione della rete delle strade nazionali. Inoltre, circa 1,8 miliardi di franchi generati dalla strada sono iniettati ogni anno nello sviluppo della ferrovia, senza contare i versamenti già generosi provenienti dalle casse della Confederazione. In questo contesto, gli ambienti politici devono ora risolvere le difficoltà strutturali del finanziamento dei trasporti, invece di procedere a semplici ritocchi cosmetici. Chiaramente, questo significa che occorre porre fine ai finanziamenti incrociati tra strada e ferrovia.

L'apporto della ferrovia alla piazza economica svizzera è incontestabile. Occorre tuttavia non dimenticare che la strada rimane, di gran lunga, il principale sistema di trasporto per l'economia. Quattro persone-chilometro su cinque si effettuano attraverso la strada. Nel trasporto delle merci, si parla di tre tonnellate-chilometro su cinque. Tenuto conto di questa realtà, la visione del Parlamento in materia di trasporti continua a sorprendere. Invece di andare avanti in maniera coordinata nel finanziamento delle infrastrutture di trasporto, la lotta per la ripartizione dei mezzi a disposizione avviene esclusivamente a scapito della strada. Il conto stradale della Confederazione mostra per la strada un grado di equilibrio finanziario del 111%, ciò che non è affatto il caso per la ferrovia. Il Parlamento deve dunque riflettere su come applicare il principio di causalità nel settore ferroviario.
Invece di complicare ulteriormente il finanziamento dei trasporti, il Parlamento cementa gli attuali finanziamenti incrociati nei dibattiti concernenti il FAIF. Una simile politica a breve termine, che ignora le realtà in materia di trasporti, è semplicemente destinata al fallimento. Se la Svizzera intende disporre in futuro di infrastrutture stradali e ferroviarie efficienti e basate su un finanziamento sostenibile, il progetto di FAIF dev'essere completamente rivisto.