

## Decisione del Consiglio federale in materia di politica dei trasporti

La manutenzione, la gestione e lo sviluppo delle infrastrutture richiedono risorse supplementari. L'iniziativa dell'ATA (Associazione traffico e ambiente) non rappresenta la giusta soluzione e anche senza un controprogetto non raccoglierebbe la maggioranza dei voti nella popolazione. Per quanto concerne il controprogetto del Consiglio federale, esso è stato elaborato con urgenza senza che l'economia sia stata consultata, ciò che è deplorabile. economiesuisse approva la semplificazione del finanziamento della ferrovia ed una partecipazione maggiore degli utenti. Per contro, essa giudica problematica la creazione di un fondo illimitato nel tempo nonché la destinazione di risorse generate dalla strada per finanziare la ferrovia.

Nella politica dei trasporti gli incentivi svolgono un ruolo importante. Prezzi che non sono stabiliti secondo il principio di causalità, ad esempio gli abbonamenti, provocano un utilizzo eccessivo delle prestazioni e problemi finanziari. La proposta del Consiglio federale va quindi nella giusta direzione. Creare la trasparenza a livello del finanziamento dei trasporti è pure importante. La creazione di un fondo d'infrastruttura ferroviaria che migliori la trasparenza dei flussi finanziari è senz'altra positiva. La continuazione indiscussa e senza restrizioni del suo finanziamento pone per contro problemi. Già oggi si avvertono critiche contro un nuovo finanziamento del fondo FTP, già massicciamente indebitato. Occorre rimborsare i debiti di questo fondo, come proposto dal Consiglio federale. A questo proposito, bisogna assicurarsi che il ricorso ad un fondo non porti ad un allentamento della disciplina di bilancio. Inoltre, si devono sopprimere i finanziamenti trasversali tra la strada e la ferrovia. Un prolungamento tacito del fondo non è la soluzione adeguata per raggiungere questo obiettivo.

Anche la suddivisione in varie tappe parziali della riforma "Ferrovia 2030" costituisce una notizia positiva. Ciò attribuisce maggiore flessibilità per la realizzazione dei progetti a lungo termine. La selezione di questi ultimi deve avvenire in funzione del loro rapporto costo-utilità.

Occorre inoltre chinarsi sui vari conflitti di obiettivi nell'ambito della politica dei trasporti. L'obiettivo di trasferimento del traffico delle merci dalla strada alla ferrovia, da una frontiera all'altra, diventa nettamente più complicato dal momento che la priorità è data al trasporto dei passeggeri. Questa situazione non è destinata a cambiare in un immediato futuro nella misura in cui le infrastrutture di trasporto inizialmente previste per il trasporto delle merci, come la NTFA, sono sempre più utilizzate per il trasporto dei passeggeri. Lo sviluppo del traffico d'agglomerato con treni regionali che circolano sugli stessi tracciati del traffico merci e del trasporto passeggeri (internazionale) non contribuisce affatto a

facilitare la circolazione. Anche questi conflitti devono essere rimessi in discussione e risolti nell'ambito di una politica sostenibile dei trasporti. Una mobilità delle merci e delle persone al contempo efficiente e affidabile è al centro delle preoccupazioni. Tuttavia, spetta in prima linea all'utente scegliere il proprio sistema di trasporto. Infine, sarebbero auspicabili una maggiore fiducia nelle forze del mercato e nella relativa domanda.