

# Ferrovia: aumentare i mezzi non risolverà i problemi

27.03.2012

## A colpo d'occhio

Nonostante che il finanziamento futuro delle infrastrutture ferroviarie sia ancora nebuloso, alcuni rappresentanti dei trasporti pubblici reclamano già fondi supplementari. Prima di riflettere su nuove spese, occorre però risolvere i problemi strutturali di finanziamento che concernono i trasporti pubblici.

Si prospetta una dura battaglia in merito al progetto relativo al finanziamento e all'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF). Le regioni si batteranno affinché i progetti ferroviari di interesse regionale la spuntino. Tuttavia, prima che i mezzi possano essere spesi, bisogna determinare il modo in cui questi progetti verranno finanziati. Accontentarsi di trasferire i problemi legati al finanziamento dalla ferrovia alla strada sarebbe disonesto. Questo è però esattamente ciò che prevede il FAIF: le risorse mancanti sarebbero attinte dalle entrate generate dalla strada.

Attualmente, gli utenti della ferrovia non si assumono nemmeno un quarto dei costi d'esercizio e di manutenzione. Ciononostante è previsto che i gettiti fiscali generati dalla benzina (imposta sugli oli minerali) siano trasferiti alla ferrovia. E questo proprio nel momento in cui il finanziamento delle strade registra già seri problemi. Lo testimoniano l'annunciato aumento del costo della vignetta autostradale e quello della tassa sugli oli minerali. Dal momento che gli agglomerati hanno bisogno di infrastrutture stradali efficaci e in buono stato, queste ultime giocano un ruolo essenziale anche per le regioni periferiche.

Il problema del finanziamento dei trasporti pubblici è di natura strutturale. I clienti della ferrovia viaggiano eccessivamente a buon mercato, poiché i loro tragitti sono fortemente sovvenzionati. Questa situazione stimola la domanda.

Di conseguenza, si richiede che la rete ferroviaria venga ampliata e che le offerte siano migliorate (senza un aumento dei prezzi). I rappresentanti dei trasporti pubblici denunciano gli stessi effetti per il traffico stradale – ossia che gli automobilisti si assumano i costi d'esercizio e di manutenzione provocati. E' sensato favorire la cementificazione del territorio mediante tariffe ferroviarie sovvenzionate?

Il progetto FAIF prevede di finanziare i costi d'investimento e d'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria attraverso una stessa cassa, ciò che rappresenta un primo passo nella giusta direzione. La concorrenza, in vista dell'allocazione dei mezzi a disposizione, inciterà almeno a stabilire delle priorità. In passato sono state fatte troppe spese senza che la questione dei crescenti costi di manutenzione sia stata regolata. Le risorse per la realizzazione dei lavori sarebbero disponibili – e la manutenzione è stata messa a carico della cassa generale della Confederazione. Tenuto conto dei mezzi limitati a disposizione e della necessità di avere una pianificazione realistica, occorre sviluppare le infrastrutture a tappe, come prevede giustamente il Consiglio federale. I progetti devono essere selezionati con cura, affinché il vantaggio procurato all'economia e alla società per ogni franco investito sia massimizzato. È difficile oggi dire se i progetti proposti nell'ambito del progetto FAIF soddisfino queste condizioni. I criteri utilizzati e la loro ponderazione non sono sufficientemente chiari.

Sarebbe in ogni caso sbagliato aumentare il volume del finanziamento a causa della difficoltà di stabilire delle priorità e del numero delle richieste regionali da soddisfare. Non è possibile finanziare i 2,5 miliardi di franchi supplementari richiesti dai rappresentanti della ferrovia per la prima tappa. Per quanto concerne la proposta di rinunciare al rimborso e alla remunerazione dei debiti del fondo per il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici (FTP) per ottenere i mezzi necessari, essa rimetterebbe non solo in discussione la credibilità delle soluzioni precedentemente approvate (decreto FTP), ma farebbe dubitare delle nuove soluzioni previste dal Consiglio federale e chieste dai rappresentanti dei trasporti pubblici. E' lecito credere che le promesse fatte in relazione con il progetto FAIF siano mantenute, mentre quelle relative al fondo FTP non lo sono state e non lo sono attualmente? È una questione di credibilità. Occorre risolvere i problemi di finanziamento fondamentali dei trasporti pubblici prima di pensare ad un aumento delle spese.

Rimandare il dibattito non è più accettabile, come non lo sarebbe il semplice trasferimento del problema ad altri settori.