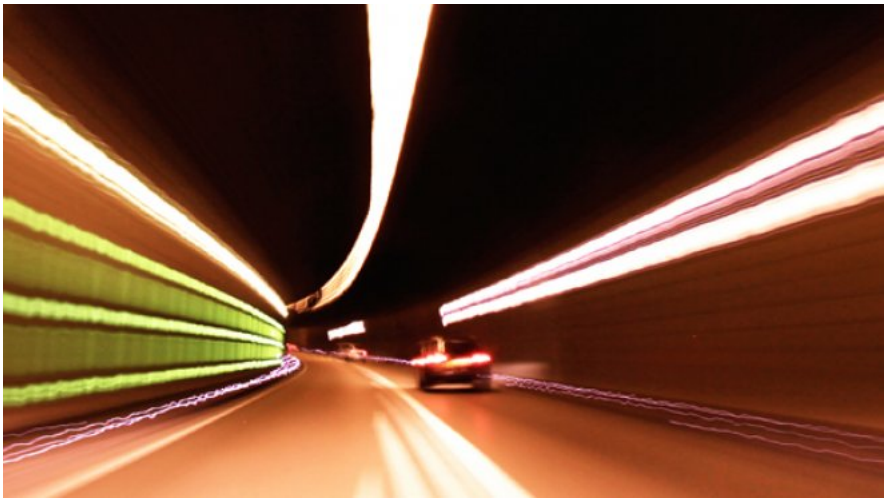
economiesuisse



Più mezzi per la strada, ma nessuna creazione di riserve

Il Consiglio federale ha adottato in questi giorni il messaggio relativo al fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato. Sono necessarie delle misure sia sul lato delle spese che su quello delle entrate per evitare la lacuna di finanziamento che si profila nel settore stradale. Come nel caso della ferrovia, occorre sviluppare le infrastrutture a tappe nell'ambito di un programma strategico. Bisogna inoltre prevedere dei miglioramenti per adattare le infrastrutture stradali alle reali necessità.
Il traffico stradale continua ad aumentare. Questo sviluppo richiede un ampliamento delle infrastrutture esistenti. Inoltre, le spese per la manutenzione della rete diventano sempre più onerose. Le entrate dell'imposta sugli oli minerali sono stagnanti a seguito della diminuzione del consumo dei veicoli. Nella situazione attuale, economiesuisse è d'accordo che lo sviluppo delle strade nazionali e del traffico d'agglomerato richieda delle risorse supplementari e che sia necessario rivedere le modalità di finanziamento. La strada rimane di gran lunga il principale vettore di trasporto, sia per quanto concerne il traffico viaggiatori sia il trasporto merci.

Nel suo messaggio, il Consiglio federale ha reagito alle numerose critiche e ha rinunciato a reperire nuove risorse per creare delle riserve. La sovrattassa per l'imposta sugli oli minerali non dev'essere aumentata se non vi è realmente bisogno. economiesuisse condivide questo approccio. Considerata la lentezza di realizzazione dei progetti approvati dal Parlamento per sopprimere i problemi di capacità, occorre chiedersi se – oltre alla destinazione vincolata dell'imposta sui veicoli - siano realmente necessari dei mezzi supplementari a partire dal 2019. Se si tiene conto delle misure previste per ottimizzare l'efficienza (200 milioni di franchi all'anno), quasi 600 milioni di franchi supplementari saranno disponibili

per i progetti relativi alle strade nazionali e al traffico d'agglomerato. La destinazione del "contributo del 25% alla NTFA" alla ferrovia giungerà a scadenza nel 2030. In seguito, la strada riceverà 300 milioni di franchi supplementari.

Gli ambienti economici condividono anche la scelta di sviluppare le infrastrutture a tappe, conformemente al programma strategico presentato. Ciò garantisce una chiara definizione delle priorità. Occorre inoltre chiarire rapidamente come i problemi di capacità attuali della rete delle strade nazionali possano essere eliminati in modo rapido. In caso contrario, esiste il rischio che le infrastrutture necessarie non siano disponibili per tempo. In questo contesto, è importante che il Consiglio federale abbia integrato il raccordo di Morges e l'autostrada nel Glattal, due progetti decisivi vista la crescita economica e demografica di queste regioni.

economiesuisse è interessata ad infrastrutture stradali di qualità adeguate alle necessità e pertanto intende avere un ruolo costruttivo nei dibattiti politici concernenti il futuro finanziamento della strada. Nell'interesse di un dibattito trasparente, occorre esaminare il progetto FOSTRA contemporaneamente all'iniziativa "vacche da latte". Soltanto così sarà possibile mettere a confronto le due soluzioni di finanziamento.