

L'OPINIONE ■■ ADRIANO CAVADINI*

RIPENSARE I FINANZIAMENTI PER AUTOSTRADE E FERROVIE



■■ Il 20 gennaio la Consigliera federale Doris Leuthard ha presentato il progetto del Consiglio federale per garantire il finanziamento a lungo termine delle infrastrutture ferroviarie e stradali. Le

sue proposte si concentrano sulla ricerca di nuove entrate attraverso più tasse, biglietti ferroviari più cari, rincaro della vignetta autostradale, ecc. Senza questi introiti supplementari sarà impossibile la completazione e l'ammmodernamento della rete ferroviaria e autostradale. L'entusiasmo per queste proposte non è evidente! A mio parere il Consiglio federale manca di coraggio e di una chiara visione entro orizzonti temporali più vicini. Che senso ha terminare Alptransit a nord e a sud del Gottardo nel 2040 o 2050, altre infrastrutture ferroviarie e autostradali (secondo tunnel al Gottardo) tra 30 o 40 anni, quando le esigenze dei cittadini e dell'economia richiederebbero decisioni e realizzazioni immediate (da 5-20 anni al massimo)? In passato, quando le risorse dell'ente pubblico erano veramente modeste, la Confederazione e i Cantoni si indebitarono per costruire le prime grandi infrastrutture di cui aveva bisogno la Svizzera. Oggi purtroppo si ha paura, si rinviava decisioni, si spendono decine e decine di milioni per studi e progetti che non verranno mai attuati. Sorprende che non si pensi a uno sforzo concentrato, con benefici immediati, ricorrendo per un periodo limitato all'indebitamento. La Confederazione incassa circa 61 miliardi di franchi all'anno. Non è veramente possibile trovare un miliardo per completare le nostre infrastrutture? Il rischio di questa politica di paura è di continuare a costruire pezzi singoli che porteranno alcuni benefici, ma che daranno i risultati auspicati solo al momento in cui tutti i lavori saranno terminati. Se si vuole stimolare l'uso della ferrovia occorre renderla più attrattiva ed è quindi giustificato che i due grandi traghetti est-ovest (Rohrschach-Ginevra) e nord-sud (Basilea-Zurigo-Chiasso) siano realizzati subito. Le grandi opere ferroviarie sono finanziate dallo speciale fondo alimentato ogni anno da circa 1,6 miliardi di franchi provenienti dall'imposta sul valore aggiunto (0,1 % per circa 300 milioni di franchi), da 2/3 dalla tassa sul traffico pesante (circa 950 milioni) e dal 25 % dalla tassa sugli oli minerali pari a 300 milioni. Dato che le spese del fondo sono di alcune centinaia di milioni più elevate, la differenza è anticipata dalla Confederazione. Alla fine del 2010 il totale di que-

sti anticipi sfiora gli 8 miliardi di franchi. Il Consiglio federale, terminati i lavori al Gottardo, vuole sciogliere questo fondo e aprirne un altro: prima però vuole avere il rimborso integrale degli anticipi entro il 2027. Vista l'importanza di queste infrastrutture mi chiedo se sia veramente necessario che la Confederazione riceva un interesse su questi anticipi e se non fosse più ragionevole, data l'urgenza di molti altri lavori, prevedere un rimborso più diluito, ad esempio sull'arco di 40 o 50 anni. Ciò consentirebbe al fondo di avere subito a disposizione almeno un miliardo di franchi a partire dal 2017 che consentirebbero di proseguire celermente nei progetti urgenti.

La Confederazione intende chiedere ai Cantoni un contributo di almeno 300 milioni. Un terzo della tassa sul traffico pesante, pari a circa 450 milioni, è oggi distribuita ai Cantoni. Sono convinto che questi potrebbero rinunciare ad almeno la metà di questo importo se la Confederazione accelerasse la realizzazione delle infrastrutture ferroviarie che li interessano. Più cauto sarei invece con l'idea di aumentare i prezzi dei biglietti in media del 10 %. Qualche correzione è sicuramente giustificata. Attenzione però a non compromettere l'obiettivo di attirare un maggior numero di viaggiatori. Qualcosa potrebbe forse venire da un adeguamento dei prezzi pagati dai treni merci che attraversano la Svizzera. Mantenendo il fondo attuale e quindi gli introiti legati all'IVA, alla quota parte della tassa sugli oli minerali e a quella della tassa sul traffico pesante si avrebbero mezzi sufficienti, limitandosi dopo la fine dei lavori al Ceneri a investire annualmente soltanto una cifra uguale alle entrate, meno la quota ridotta di ammortamento degli anticipi passati. Ciò significa che il fondo suddetto andrebbe mantenuto ancora per i prossimi 30 o 40 anni e servirebbe così a accelerare l'attuazione dei progetti più necessari.

Per finanziare le autostrade il Consiglio federale prevede di aumentare il costo della vignetta da 40 a 100 franchi e la tassa sugli oli minerali dai 30 cts al litro fino a 37 o 40. Sulla prima misura la proposta mi sembra ragionevole. All'estero spendiamo molto di più! Per un viaggio di 400 o 500 chilometri le autostrade italiane chiedono circa 40 franchi: il costo della nostra vignetta per un intero anno e non per un solo viaggio! Anche l'aumento della tassa sugli oli minerali, che rincarerà il prezzo della benzina e del diesel, se fatto gradualmente non avrà grosse ripercussioni sui costi attuali perché i nuovi veicoli consumano sempre meno.

In conclusione sono dell'opinione che

questi finanziamenti debbano essere ripensati, cercando di mantenere le soluzioni già in vigore con successo e accettate dal Parlamento e dalla popolazione, come il fondo segnalato in precedenza, e limitando le correzioni di prezzi e tasse ai pochi elementi che appaiono giustificati e sostenibili, soprattutto se ragionevoli e se affiancati da un impegno preciso per l'attuazione di altre infrastrutture ferroviarie e autostradali. Senza una visione più coraggiosa e realistica della Berna federale il nostro Cantone sarà uno di quelli più penalizzati per decine di anni perché avremo un forte aumento del traffico ferroviario, soprattutto merci, all'interno di aree densamente abitate e rischieremo di restare senza il collegamento autostradale per quasi tre anni se le assurde idee dell'Ufficio federale delle strade nazionali dovessero trovare un'accoglienza favorevole dalla maggioranza del Consiglio federale e del Parlamento.

* già Consigliere nazionale

Lo spillo

Parigi fa scuola coi manganelli

Le parole chiave della rivoluzione francese «liberté, fraternité, égalité» faticano più che mai ad essere diffuse oltrefrontiera dal governo transalpino. Che certi politici francesi abbiano in più occasioni intrattenuto, in modo più o meno occulto, stretti legami con dittatori africani è cosa nota e non stupisce più nessuno. Che tale cattiva abitudine prosegua in vari modi anche ai nostri giorni appare quantomeno deludente.

Nelle scorse settimane, quando in Tunisia imperversava la protesta contro il regime, il ministro degli Esteri francese Michèle Alliot-Marie aveva proposto al regime di Ben Ali il «know-how» della polizia francese per gestire le manifestazioni di piazza. Ora emerge che anche le squadre antisommossa del Bahrein sono addestrate dalla polizia francese «per il mantenimento dell'ordine durante le manifestazioni». La formazione prevede anche «una componente relativa ai diritti umani». Meno male, così le forze dell'ordine del piccolo Stato monarchico riempiranno i manifestanti di manganellate «politicamente corrette».