

Tavola rotonda “Come finanziare le grandi infrastrutture”

Appunti relativi all’intervento di Remigio Ratti, Prof. dr rer.pol.; VP SwissRailvolution

1. Chi è e cosa fa SwissRailvolution? – (foglio in fondo alla sala)

E’ un’associazione per la concezione e lo sviluppo della ferrovia svizzera di domani.

Per le ferrovie è arrivato il momento della rivoluzione: SwissRailvolution è un progetto globale di rinascita dell’infrastruttura ferroviaria. SwissRailvolution vuole assicurare il successo dello sviluppo economico e sociale del paese, rinvigorire la coesione nazionale e facilitare gli scambi con l’Europa. www.swissrailvolutio.ch

2. Perché si pone il tema del finanziamento?

Il regime attuale del FAIF (Finanziamento e ampliamento dell’infrastruttura) è fondamentale, ma non è sufficiente - a causa del suo carattere incrementale a correzione dei colli di bottiglia - per un decisivo salto di qualità della rete ferroviaria.

Questo salto di qualità implica un migliore e più veloce collegamento tra le agglomerazioni urbane interne al Paese e quello con la rete europea TENT- T. La visione è guidata dal concetto di “Croce federale della mobilità”, collegando da confine a confine il Nord al Sud Basilea-Chiasso e con quello est-ovest San Gallo – Ginevra; quindi, Francoforte-Milano e Lione-Monaco di Baviera.

I nuovi investimenti sono suscettibili di liberare i vecchi binari per il traffico interregionale e metropolitano.

Entro il 2050 SRV prevede così un fabbisogno di 53 miliardi di franchi, rispetto ai 24 Mrd prevedibili secondo il ritmo d’investimento concesso dal Fondo. Quindi, **solo il 40 % degli investimenti sarebbero garantiti; restano da finanziare 30 Mrd entro il 2050**. In altri termini il finanziamento annuale per nuove infrastrutture dovrebbe almeno **raddoppiare, da una media di 1,5 miliardi all’anno a 3,0 miliardi**.

3. Come trovare il finanziamento aggiuntivo? Con quale coinvolgimento pubblico e privato?

3.1 Richiamo all’esperienza della “Gotthardbahn” dell’ottocento

All’epoca la Ferrovia del San Gottardo è nata da un investimento per metà privato e per metà pubblico. L’Italia vi ha partecipato con il 49%, la Germania, con il 26 e la Svizzera con il 25%. Durante l’esercizio sotto gestione privata – dal 1882- al 1909

(nazionalizzazione) – si erano distribuiti dividendi fino al massimo del 7% stabiliti dalla concessione. da una società anonima.

3.2 Il tema del finanziamento (20 miliardi) si ripropone negli anni '90 del secolo scorso per la costruzione delle gallerie ferroviarie di base del Loetschberg (Sempione), 34km; del Gottardo, 57 km e del Ceneri (15km).

Il tema del finanziamento da parte di terzi – privati o istituzioni internazionali – è considerato (mozione Ratti) in un articolo costituzionale provvisorio. Non se ne fa uso sia per ragioni di principio – ogni formula alternativa sarebbe è giudicata sfavorevole rispetto alle potenzialità dirette della Confederazione – sia perché si è trovata una formula tipicamente elvetica, capace di superare l'ostacolo del voto referendario: dopo il compromesso sui due assi Loetschberg e Gottardo (a scapito degli accessi su un unico itinerario), si considerano gli obiettivi ambientali: quasi il 60% del fondo creato in proposito proviene dagli introiti della strada (tassa sul traffico pesante commisurato alle prestazioni) e il resto dall'aumento dell' uno x mille dell'IVA e da prestiti della Confederazione.

3.3 Il tema si ripropone oggi:

- Per ora la posizione rilevata dal messaggio "Prospettiva Ferrovia 2050" (in consultazione fino al 14 ottobre scorso) prevede di rimanere nel quadro del FAIF, il fondo permanente creato e accettato in votazione popolare nel 2014;
- Una recentissima mozione della Commissione trasporti del Consiglio nazionale (13.10.22) postula l'entrata in materia sulla visione della "Croce federale della mobilità", con la necessità sott'intesa di un finanziamento supplementare di ca. 30 CHFR;
- Le varianti di coinvolgimento di privati (PPP) sembrano però poco attrattive per un ROI che si presume nettamente insufficiente, a meno di garanzie da parte del pubblico (rischi, condizioni di committenza e di eventuale esercizio, ecc.). Queste sono considerate più onerose di un impegno diretto da parte della Confederazione;
- Un ostacolo ulteriore è quello del freno all'indebitamento (Legge sulle finanze federali). Tuttavia, nei termini di obiettivi multicriterio (quindi anche climatici, ambientali e di sviluppo territoriale) si ritiene fattibile un'entrata in materia da parte dei portatori d'interesse. Tutto dipende dalla volontà politica: sono diverse ma concrete le modalità d'accesso al mercato dei capitali.

Lugano, 25.10.22/R. Ratti

-

