



Scheda informativa sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria

20 gennaio 2011

Con la creazione di un fondo ad hoc (Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, FIn-Fer) la Confederazione pone su basi nuove il finanziamento dell'esercizio, della garanzia della qualità e dell'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Le attuali fonti di finanziamento per l'infrastruttura ferroviaria, in parte limitate nel tempo e poco omogenee, saranno riunite in un unico strumento di durata indeterminata. Le lacune finanziarie esistenti saranno inoltre colmate mediante entrate supplementari e ulteriori misure.

Attualmente la Confederazione dispone di tre strumenti per finanziare l'infrastruttura ferroviaria:

- mediante il budget ordinario assume i costi non coperti dell'esercizio e della manutenzione dell'infrastruttura e gli ammortamenti delle ferrovie per il rinnovo e per gli ampliamenti minori dell'infrastruttura previsti dalle convenzioni sulle prestazioni.
- Il Fondo FTP serve a finanziare i grandi progetti NFTA, Ferrovia 2000, SIF, raccordi RAV e risanamento acustico.
- Con il Fondo infrastrutturale, di durata limitata, la Confederazione finanzia dall'inizio del 2008 opere infrastrutturali destinate al traffico pubblico negli agglomerati.

Con tale sistema il finanziamento a lungo termine dell'infrastruttura ferroviaria non è più garantito. I pagamenti effettuati attraverso il bilancio federale ordinario sono costantemente contesi da altri compiti che incombono alla Confederazione. Inoltre, a seguito dell'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria la Confederazione è chiamata a destinare all'esercizio e alla garanzia della qualità infrastrutturale sempre più risorse, che costituiscono prevalentemente spese vincolate e non possono quindi essere impiegate liberamente se non in misura molto limitata.

Secondo l'audit relativo alla rete delle FFS e le valutazioni dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT), già solo per la corrente attività di esercizio e garanzia della qualità dell'infrastruttura FFS mancano attualmente fondi per centinaia di milioni di franchi l'anno. Per reperire i mezzi necessari a coprire il maggior fabbisogno delle FFS e delle altre ferrovie per la manutenzione negli anni 2011 e 2012, la Confederazione ha



dovuto aumentare il contributo di copertura dei prezzi delle tracce nel traffico a lunga distanza nonché privare il Fondo FTP di circa 200 milioni di franchi l'anno garantiti dalla TTPCP. La misura concernente il Fondo FTP deve però restare limitata agli anni 2011 e 2012 per evitare ritardi nella realizzazione dei progetti attualmente finanziati mediante tale fondo.

Finanziamento futuro attraverso il FInFer

Alla luce di questa situazione, il Consiglio federale propone di istituire un fondo unico (Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, FInFer) con cui finanziare l'esercizio, la garanzia della qualità e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Il FInFer fornirà a lungo termine una solida base per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria. La decisione di proporre l'istituzione è stata presa dal Consiglio federale sulla base del rapporto finale del gruppo di lavoro incaricato di studiare le possibilità per finanziare l'infrastruttura ferroviaria, composto da rappresentanti dei Dipartimenti DATEC e DFF. Il fondo sarà contenuto nella controproposta diretta all'iniziativa popolare "Per i trasporti pubblici" dell'Associazione Traffico e Ambiente ATA.

La creazione di uno strumento che raccolga tutti i mezzi finanziari destinati all'infrastruttura ferroviaria permetterà tra l'altro alla Confederazione di considerare maggiormente il quadro generale nella definizione delle priorità per l'impiego dei mezzi.

Il FInFer sostituirà il Fondo FTP e, contrariamente a quest'ultimo, avrà durata indeterminata. Sarà alimentato dalle stesse fonti di finanziamento del Fondo FTP (quote di TTPCP, imposta sugli oli minerali e IVA per un totale di 1,8 mia. CHF l'anno) e dovrà tra l'altro rimborsare i mutui del Fondo FTP cumulati fino al 2016 (circa 7 mia. CHF; prezzi 2010). Nel FInFer confluiranno anche i mezzi attualmente prelevati dalla cassa federale per finanziare l'infrastruttura ferroviaria delle FFS e delle ferrovie private nell'ambito delle convenzioni sulle prestazioni (ca. 2 mia. CHF l'anno; prezzi 2010).

Fonti di finanziamento supplementari

Il maggior fabbisogno finanziario sarà coperto da nuove fonti di finanziamento:

- Gli utenti dell'infrastruttura ferroviaria saranno chiamati a contribuire con 300 milioni di franchi l'anno attraverso una maggiorazione dei prezzi delle tracce, prevista con ogni probabilità nel 2013 e 2017. Poiché le imprese di trasporto si rivaleranno molto probabilmente sui clienti finali procedendo a un adeguamento delle tariffe, nei prossimi anni i prezzi dei trasporti ferroviari subiranno complessivamente un rincaro del 10 per cento circa, che però sarà differenziato in modo da attenuare le punte di frequenza. Alla luce del sensibile ampliamento dell'offerta ferroviaria negli ultimi anni e degli ulteriori miglioramenti previsti, il Consiglio federale ritiene accettabile chiedere un moderato aumento della partecipazione ai costi da parte dei clienti delle ferrovie.



- La Confederazione intende assicurare altri 250 milioni di franchi l'anno al FInFer limitando in futuro il diritto alla deduzione fiscale al solo traffico pendolare che si svolge all'interno degli agglomerati. L'importo deducibile a titolo forfetario dall'imposta federale diretta corrisponderà al livello dei prezzi degli abbonamenti delle comunità tariffarie di trasporto pubblico per le aree principali (ca. 800 CHF l'anno). Con ciò i pendolari dei trasporti pubblici saranno tra l'altro parificati sul piano fiscale agli automobilisti.
- Ulteriori 300 milioni di franchi l'anno dovranno essere versati nel FInFer dai Cantoni. Una loro maggiore partecipazione finanziaria è giustificata secondo la Confederazione dai notevoli benefici che trarranno dall'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria.
- Infine, il credito d'impegno per la protezione contro il rumore sarà ridotto da 500 a 100 milioni di franchi. La riduzione assicura la disponibilità nel FInFer di 40 milioni di franchi l'anno per altri progetti sull'arco di dieci anni.

L'impiego concreto dei mezzi del FInFer sarà deciso dal Parlamento ogni quattro anni. Di regola, anche in futuro la Confederazione concluderà convenzioni sulle prestazioni quadriennali con i gestori dell'infrastruttura in merito all'esercizio e alla garanzia della qualità. L'ulteriore ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria sarà suddiviso in fasi successive e definito a intervalli compresi tra i quattro e gli otto anni. Per la prima fase di ampliamento, con orizzonte temporale 2025, il Consiglio federale propone un limite di spesa di 3,5 miliardi di franchi.

Informazioni: Ufficio federale dei trasporti, Settore Informazione, tel. 031 322 36 43