



Ittigen, [Datum]

*Fa fede soltanto la versione che
sarà pubblicata ufficialmente*

Decreto federale concernente un credito aggiuntivo per il finanziamento di progetti di rinnovo dell'infrastruttura stradale per il carico di autoveicoli

Rapporto esplicativo per la procedura di consultazione

Compendio

Il finanziamento delle attuali cinque stazioni di carico di autoveicoli (Lötschberg, Vereina, Furka, Oberalp, Sempione) necessita di una parziale ridefinizione. Per i prossimi investimenti infrastrutturali occorre un credito aggiuntivo al credito d'impegno in corso Contributi d'investimento carico di autoveicoli.

Situazione iniziale

Al momento in Svizzera operano cinque stazioni di carico di autoveicoli. Esse sono state sottoposte a una valutazione economica, nell'ambito della quale ne è stato esaminato il futuro fabbisogno finanziario. Nei prossimi anni sono programmati ingenti investimenti di rinnovo e bisogna decidere con quali fondi coprirli. Dal 1985 il carico di autoveicoli è promosso mediante mezzi a destinazione vincolata destinati al traffico stradale. Oltre alle indennità annuali, con il preventivo 2019 le Camere federali hanno approvato un credito d'impegno di 60 milioni per investimenti, attivo dal 2019.

Contenuto del progetto

Dalla valutazione delle cinque stazioni di carico è emerso che tre di esse (Lötschberg, Vereina, Furka) svolgono una basilare funzione di collegamento tra località, a integrazione della rete delle strade nazionali, soprattutto in inverno. Il carico di autoveicoli al Sempione completa, invece, una strada nazionale aperta tutto l'anno, di conseguenza mantenerla in servizio resta un compito cantonale. Il carico sul passo dell'Oberalp ha perso importanza con l'apertura invernale del passo del Lucomagno e l'esigua domanda non giustifica più gli elevati costi. Nel 2023 se ne cesserà pertanto l'esercizio.

Oggi le tre stazioni di carico d'importanza nazionale operano con parziale copertura dei costi, tuttavia solo grazie al fatto che in passato sono stati realizzati ingenti investimenti a fondo perduto e che, di conseguenza, non vi sono costi successivi da sostenere in relazione agli investimenti. Per stabilire se questo sistema debba essere mantenuto, si è proceduto a confronti con settori analoghi. Il Consiglio federale è giunto alla conclusione che è necessario adattare il finanziamento.

- *In futuro il materiale rotabile per il carico di autoveicoli dovrà essere finanziato da terzi, com'è il caso nel traffico regionale viaggiatori. Se per l'esercizio di una stazione di carico sono attesi costi non coperti, si potrà concordare un'indennità annua.*
- *L'infrastruttura stradale deve continuare a essere finanziata mediante mezzi a destinazione vincolata destinati al traffico stradale (cassa delle strade).*
- *L'infrastruttura ferroviaria può essere finanziata attraverso il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria e, per poterla utilizzare, il carico di autoveicoli paga l'usuale prezzo di traccia.*

Oltre alla funzione di collegamento, il carico di autoveicoli ha rilevanza anche sotto il profilo della politica ambientale, considerato che consente di evitare transiti sui passi e percorsi più lunghi.

Rapporto esplicativo

1 Situazione iniziale

1.1 Problematica e necessità del credito, importanza del progetto da finanziare

In Svizzera ci sono in totale cinque stazioni di carico di autoveicoli (trasporto ferroviario di veicoli a motore accompagnati attraverso le gallerie alpine Furka, Vereina, Lötschberg e Sempione e sul passo dell'Oberalp).

Tabella 1: panoramica delle stazioni di carico

Impianto	In esercizio dal ¹	Gestore	Indennità	Infrastruttura	Numero di veicoli trasportati nel 2019	Di cui veicoli > 3,5 t
Lötschberg	1926/60	BLS ²	–	BLSN	1 092 000	14 194
Sempione	2004 ³	BLS (fino al 2017 FFS)	Cantone VS	FFSI	169 697	27
Vereina ⁴	1999	FR	–	FR	529 117	14 042
Furka	1982	MGB	Confederazione	MGI	230 828	429
Oberalp	1982	MGB	Confederazione	MGI	2219	0

Il carico di autoveicoli svolge, soprattutto d'inverno, un'importante funzione di collegamento nella regione alpina, per quanto non della stessa portata alle cinque stazioni.

- Il servizio al Lötschberg sopperisce tutto l'anno alla mancanza del collegamento stradale dalla regione Berna/Oberland bernese all'Alto Vallese. In passato era stato pianificato di realizzarne uno mediante il progetto di galleria stradale Rawil, ma alla fine si era dovuto rinunciare a questo tratto di strada nazionale.
- La galleria della Vereina è stata costruita fundamentalmente perché il Cantone dei Grigioni ha deciso di rinunciare all'ampliamento della strada del passo della Flüela, che l'avrebbe resa sicura d'inverno, e in alternativa di investire in una galleria ferroviaria con carico di autoveicoli. Aperta nel 1999, la galleria della Vereina è stata finanziata come progetto speciale di Confederazione e Cantone.
- Sin dalla sua apertura, nel 1982, la galleria della Furka ha consentito di unire in tutta sicurezza, nel periodo invernale, la zona del San Gottardo (Valle di Orsera) con l'Alto Vallese (Goms). All'epoca, il credito di Confederazione e Cantoni destinato alla costruzione comprendeva anche la realizzazione di un servizio di carico di autoveicoli.
- Al Sempione esisteva una stazione di carico fino al 1992. Questa è stata però dismessa nel momento in cui l'ampliamento della strada nazionale ha consentito il transito sicuro sul passo anche d'inverno. Su richiesta della regione, dal 2004 il Cantone del Vallese ha finanziato la reintroduzione di un'offerta di carico di autoveicoli, inizialmente connessa con quella del traffico regionale viaggiatori. Questo collegamento oggi non esiste più, poiché la regione Lombardia, in Italia, ha cambiato il suo programma d'offerta. Per la Confederazione, il carico al Sempione resta comunque un'offerta complementare a quella della strada nazionale aperta tutto l'anno.
- Il carico di veicoli sul passo dell'Oberalp è dispendioso e lento; di conseguenza, con l'apertura invernale del passo del Lucomagno la domanda in questa stazione è crollata. Considerati gli ingenti investimenti necessari (8-10 mio.), il servizio cesserà nel 2023.

Sul piano nazionale sono tre le stazioni di carico che rivestono una funzione di collegamento di base a integrazione della rete stradale: Lötschberg, Vereina e Furka. Quella al Sempione resterà in esercizio se il Cantone del Vallese è disposto a indennizzarne i costi pianificati non coperti.

Oltre alla funzione di collegamento, il carico di autoveicoli assume anche una valenza a livello di politica ambientale, considerato che consente di evitare deviazioni nel traffico stradale (di persone e merci). Le imprese di trasporto interessate stimano una riduzione annua di CO₂ pari a 37 000 tonnellate, visto che il trasporto delle auto attraverso le gallerie mediante trazione elettrica consente di rinunciare a dispendiosi sistemi di aerazione necessari nei tunnel stradali.

Gli impianti di carico e scarico e il materiale rotabile hanno urgente bisogno di essere rinnovati. La posizione esposta di tali impianti riduce la durata di vita dell'infrastruttura; inoltre, con l'introduzione, nel 2009, di requisiti di sicurezza più severi nelle gallerie ferroviarie esistenti⁵, anch'esse necessitano di miglioramenti. Anche la maggior parte del materiale

¹ Prima dell'apertura della galleria autostradale, nel 1980, anche il San Gottardo disponeva del carico di autoveicoli, che è stato rimosso in esercizio per qualche settimana nel 2001, a seguito del disastroso incendio nella galleria stradale.

² Dal 2000, in periodi di grande volume di traffico la BLS opera anche con treni diretti Lötschberg-Sempione. Questi fanno uso dell'infrastruttura esistente per il carico di autoveicoli alle rispettive stazioni e non vengono pertanto contati separatamente.

³ In passato al Sempione esisteva una stazione di carico che è stata dismessa nel 1992, quando la strada del passo è stata ampliata per poter essere percorsa in maniera sicura anche d'inverno.

⁴ Fino al 2011 la FR offriva un servizio di carico di autoveicoli Thusis-Samedan all'Albula, con il quale di principio si agganciavano i carri per il trasporto auto ai treni viaggiatori.

⁵ Direttiva dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) del 10 agosto 2009 in materia di sicurezza per le gallerie ferroviarie esistenti

rotabile (locomotive, carri di carico) deve essere rinnovata, non da ultimo a causa dell'estrema corrosione dovuta all'acqua salata che in inverno gocciola dalle macchine.

Per soddisfare le necessità più urgenti, con il preventivo 2019 le Camere federali hanno approvato un credito d'impegno di 60 milioni di franchi versato dallo stesso anno. Questo credito è quasi esaurito, pertanto bisogna decidere come continuare a finanziare il rinnovo.

1.2 Finanziamento di esercizio e materiale rotabile

L'articolo 18 della legge federale del 22 marzo 1985⁶ concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (LUMin) prevede che il carico di autoveicoli venga sostenuto mediante indennità e aiuti agli investimenti. I contributi sono accordati nella misura necessaria ad assicurare l'autonomia finanziaria. La Confederazione provvede affinché sia garantito un esercizio non discriminatorio. Attualmente la Confederazione versa indennità solo alla Matterhorn Gotthard Verkehrs AG (Furka/Oberalp)⁷.

L'aiuto finanziario può comportare investimenti nell'infrastruttura (nel settore infrastrutturale) come nei veicoli (nel settore del carico di autoveicoli). C'è però da chiedersi se per l'effettivo esercizio del secondo settore si debbano prevedere sia indennità sia aiuti agli investimenti. Se gli investimenti nel materiale rotabile sono attuati mediante il mercato finanziario, i costi successivi sono pagati in primo luogo con i compensi del trasporto. Se questi ultimi non sono sufficienti e sono state altresì esaurite le possibilità di aumentare i prezzi, i costi non coperti possono essere finanziati mediante un'indennità, che la Confederazione limita però ai costi pianificati non coperti.

Allo stato attuale non è chiaro se in futuro le stazioni di carico della Vereina e del Lötschberg avranno nuovamente bisogno di indennità, soprattutto perché è difficile stimare l'evoluzione della domanda nei prossimi anni. La crisi COVID-19 ha causato un crollo e inoltre al Lötschberg si è dovuto limitare temporaneamente il servizio a causa del risanamento in corso alla galleria di valico. Impossibile dunque sapere in che direzione la domanda si svilupperà in futuro. Sarà compito dei due rispettivi gestori tenerne sotto controllo l'evoluzione e chiedere per tempo eventuali indennità.

I treni per il trasporto di autovetture impiegati (Lötschberg max. otto, Vereina max. quattro, Furka due) rappresentano un valore di riacquisto pari a 400 - 500 milioni di franchi. Con una durata di utilizzazione di 25 anni risultano costi di ammortamento fino a 20 milioni di franchi. Considerato che una parte relativamente importante del materiale rotabile era stata, a suo tempo, finanziata a fondo perduto, per il carico di autoveicoli tali ammortamenti in futuro costituiranno un peso supplementare (dopo il nuovo investimento). Se gli interessi aumentassero nuovamente, si aggiungerebbero i rispettivi costi. È molto probabile che per parte di essi in futuro saranno necessarie indennità. Prima si deve però cercare di coprire tali costi mediante maggiori ricavi dai compensi del trasporto. I gestori dovranno effettuare, in particolare, differenziazioni dei prezzi, che implicino maggiori entrate e non generino importanti effetti di ritorno alla strada.

Se le prestazioni nel carico di autoveicoli vengono ordinate e indennizzate, lo sono su base annuale. Qualora in futuro altri impianti di carico dovessero necessitare di indennità, nell'ottica della trasparenza e di una maggiore sicurezza della pianificazione si potrà valutare se richiedere al Parlamento un limite di spesa quadriennale (secondo l'art. 20 della legge federale sulle finanze della Confederazione LFC⁸).

1.3 Finanziamento dell'infrastruttura stradale

Gli impianti per il carico di autoveicoli dal punto di raccordo alla rete delle strade principali o nazionali appartengono ai gestori dell'infrastruttura (BLS Netz AG [BLSN], Ferrovia retica SA [FR], Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG[MGI]); del loro esercizio si occupano però le rispettive imprese di trasporto (cfr. n. 1.2).

Secondo l'articolo 62 della legge federale del 20 dicembre 1957⁹ sulle ferrovie (Lferr), questi impianti in linea di principio non fanno parte dell'infrastruttura ai sensi del diritto ferroviario, ma sono di proprietà dei suoi gestori. Quelli alla Furka e alla Vereina sono stati finanziati con i crediti di costruzione all'epoca della realizzazione della galleria, gli impianti al Lötschberg con fondi d'investimento a destinazione vincolata per il traffico stradale. Tutti gli investimenti sono stati finanziati a fondo perduto.

Essendo gli impianti delle vere infrastrutture stradali, è giustificato coprirne il rinnovo ed eventuali adeguamenti con il finanziamento speciale per il traffico stradale, continuando a stanziarlo a fondo perduto, altrimenti i gestori dell'infrastruttura si ritroverebbero a far fronte ad ammortamenti, che dovrebbero a loro volta essere coperti. Ciò semplifica notevolmente il sistema di finanziamento.

1.4 Finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria

Solo una minima parte dell'infrastruttura ferroviaria è destinata specificamente al carico di autoveicoli e, nel complesso, il suo utilizzo è indennizzato con il prezzo di traccia pagato dai treni per il trasporto di autovetture. Il prezzo di traccia, però, copre in primo luogo solo i costi marginali dell'infrastruttura e una parte dei costi fissi può essere compensata solo se vengono pagati contributi di copertura. Attualmente per le tre stazioni di carico questi ultimi ammontano a tre milioni di franchi circa.

Gli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria e i costi non coperti sono finanziati con il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) e riguardo a ciò non c'è alcunché da cambiare. Resta tuttavia da determinare l'importo del contributo di copertura da versare. Esso è definito come quota sui proventi del trasporto (art. 9c Lferr) e deve tener conto della situazione economica del settore interessato. In futuro si prevede di trattare il carico di autoveicoli come gli altri settori di trasporto: per

⁶ RS 725.116.2

⁷ Cfr. rubrica A231.0291 Carico degli autoveicoli, volume 2B

⁸ RS 611.0

⁹ RS 742.101

quelli che non coprono i costi, il contributo di copertura è fissato a zero, per quelli che li coprono (come nel traffico a lunga distanza) sarà possibile un margine operativo sul fatturato dell'otto per cento massimo.

1.5 Alternative esaminate

Si è analizzata la necessità di aumentare il finanziamento degli investimenti dai fondi per le strade. Per gli impianti finanziati dal FIF emergerebbero problemi di delimitazione, perché se è vero che l'intero impianto deve tener conto delle esigenze di capacità del carico di autoveicoli, non è possibile far riferimento a determinate componenti. Risulta più opportuno versare ogni anno nel FIF un contributo forfettario dal finanziamento delle strade, come avviene già per la costruzione della Nuova ferrovia transalpina fino al rimborso dell'anticipo del FIF.

Il finanziamento del materiale rotabile con contributi a fondo perduto continuerebbe a essere possibile. Tuttavia sembra più logico seguire lo stesso metodo applicato nel traffico regionale viaggiatori, dove il materiale rotabile è finanziato da terzi ma i costi successivi sono computabili nel quadro di un eventuale pagamento di indennità.

1.6 Rapporto con il programma di legislatura e il piano finanziario, nonché con le strategie del Consiglio federale

Il progetto non è annunciato né nel messaggio del 29 gennaio 2020¹⁰ sul programma di legislatura 2019–2023 né nel decreto federale del 21 settembre 2020¹¹ sul programma di legislatura 2019–2023. La necessità del presente messaggio è emersa solo nell'ambito dei due sondaggi condotti dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT) presso i gestori rispettivamente a fine 2018 e inizio 2020. Nel 2018, ossia al momento di definire il programma di legislatura, non era ancora prevedibile.

2 Tenore del decreto di finanziamento

2.1 Proposta del Consiglio federale e motivazione

Considerato che nei prossimi anni è previsto un fabbisogno di rinnovo molto elevato per gli impianti di carico di autoveicoli e per il materiale rotabile ivi impiegato e che le imprese non possono finanziare gli investimenti necessari con fondi propri, o possono farlo solo in misura molto limitata, a fine 2018 il Parlamento ha approvato un credito d'impegno di 60 milioni di franchi. Dal 2019 i contributi concessi a fondo perduto sono stati o sono utilizzati per la realizzazione dei progetti di rinnovo più urgenti.

I mezzi del credito d'impegno Contributi d'investimento carico di autoveicoli 2019, pari a 60 milioni, sono stati vincolati fino a fine 2021. Per tale motivo, a inizio 2020 l'UFT ha condotto un sondaggio presso i gestori per rilevare il fabbisogno di fondi per i rinnovi a partire dal 2022, constatando un fabbisogno supplementare di 140 milioni. La maggior parte di questi mezzi sarà destinata al materiale rotabile. Un credito d'impegno aggiuntivo dovrà essere previsto solo per investimenti nell'infrastruttura stradale (cfr. n. 1.3), dell'ordine di 40 milioni di franchi.

Il presente decreto di stanziamento mira a garantire il finanziamento di altri progetti di rinnovo dell'infrastruttura stradale per il carico di autoveicoli mediante la concessione, in virtù dell'articolo 18 LUMin, di contributi d'investimento sotto forma di credito aggiuntivo all'attuale credito d'impegno Contributi d'investimento carico di autoveicoli 2019. Considerato che gli investimenti richiedono lunghi tempi di preparazione, l'UFT deve poter accordare il proprio impegno di finanziamento prima che siano pronti i crediti a preventivo. Le condizioni per il finanziamento sono stabilite dall'UFT nel quadro di una decisione di assegnazione impugnabile.

2.2 Descrizione del progetto e commento alle singole disposizioni

Trattandosi di un credito aggiuntivo a un credito esistente, di seguito si presenta anche quest'ultimo. Per la concessione dei contributi d'investimento erano però valide altre norme e, in particolare, era ancora possibile cofinanziare veicoli.

Progetti del credito d'impegno 2019

Con l'attuale credito d'impegno 2019, pari a 60 milioni, sono stati ovvero sono finanziati i progetti riportati di seguito.

Impresa	Progetto	Fabbisogno di fondi in mio. fr. ¹²
BLS	Ammodernamento di 6 locomotive del tipo Re 465	4,2
BLS	Acquisizione di 1 carro di carico per il Sempione	0,9
BLSN	Impianti per il carico di autoveicoli a Goppenstein	0,4
BLSN	Portali termici a Kandersteg e Goppenstein	2,6
MGB	Ammodernamento di 9 locomotive del tipo HGe 4/4 II	22,0
MGB	Nuovo sistema di accesso alla stazione di carico	1,2

¹⁰ FF 2020 1565

¹¹ FF 2020 7365

¹² Importi senza eventuali costi aggiuntivi dovuti alla realizzazione del progetto e al rincaro e imposta sul valore aggiunto non restituibile, precisione media dei costi +/-15 per cento, livello dei costi febbraio 2018.

Impresa	Progetto	Fabbisogno di fondi in mio. fr. ¹²
	della Furka	
FR	Acquisto di 1 locomotiva Ge 4/4 II da MOB	6,1
FR	6 carri di estremità senza arco di protezione	10,7

Progetto credito aggiuntivo

Con il credito aggiuntivo richiesto, pari a 40 milioni, possono essere finanziati i progetti riportati di seguito.

Impresa	Progetto	Fabbisogno di fondi in mio. fr.
BLSN	Lavori di rinnovo di piccola entità agli impianti di Kandersteg e Goppenstein e adattamenti rilevanti per la sicurezza (ad es. rilevatori di incendio e di altezza)	8
FR	Lavori di rinnovo di piccola entità agli impianti di Selfranga e Sagliains e adattamenti rilevanti per la sicurezza (ad es. rilevatori di incendio e di altezza)	8
MGI	Rinnovo e adattamento dell'infrastruttura agli impianti di Realp e Oberwald	16
MGI	Installazione impianto di revisione per i treni per il trasporto di autovetture nella Valle di Orsera	6
Tutte	Riserva, rincaro, rischi legati alle variazioni del tasso di cambio	2

Destinatari del credito aggiuntivo

I fondi sono destinati alla FR, alla MGI e alla BLSN.

Imprevisti

Per costi imprevisti è considerata una riserva del cinque per cento, che comprende il rincaro (IPC) ed eventuali rischi legati alle variazioni del tasso di cambio.

2.3 Stime concernenti il rincaro

Le stime concernenti il rincaro utilizzate per il calcolo del credito d'impegno sono riportate nel decreto federale (art. 1). Esse si basano sullo stato dell'indice nazionale dei prezzi al consumo del dicembre 2021 (101,5 punti), che si riferisce alla serie dell'indice «dicembre 2020 = 100 punti». I crediti a preventivo annuali sono adeguati alle stime attuali concernenti il rincaro.

3 Ripercussioni

3.1 Ripercussioni finanziarie

Finora sono risultati a carico del bilancio della Confederazione circa 14 milioni di franchi l'anno, dei quali 2 milioni circa destinati alle indennità (A231.0291) e 12 milioni circa per i contributi d'investimento dal credito d'impegno di 60 milioni. Le variazioni tra gli anni sono tuttavia notevoli.

	C 2018	C 2019	C 2020	P 2021	P 2022	PF 2023	PF 2024
A231.0291		2440	2100	2087	2073	2058	1714
A236.0139	6000	11822	4750	11916	11833	9632	4047

Nel periodo 1985-2010 sono stati destinati al carico di autoveicoli sussidi federali per un valore totale di 360 milioni¹³, ovvero in media 14 milioni l'anno. Quest'importo non comprende i costi per gli impianti di carico né per i treni alla Furka e alla Vereina, all'epoca finanziati con i crediti di costruzione per le gallerie.

Un caso speciale hanno rappresentato gli anni 2011-2017, durante i quali non sono stati versati contributi d'investimento, ma la Confederazione ha pagato solo indennità d'esercizio per il carico di autoveicoli alla Furka e all'Oberalp.

Con il credito d'impegno aggiuntivo non aumenterà l'onere annuale, visto che la soppressione del finanziamento del materiale rotabile sul fronte investimenti genererà, in un secondo momento, un trasferimento verso le indennità (cfr. n.

¹³ Cfr. Messaggio del 18 gennaio 2012 concernente l'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici» e il controprogetto diretto, all. 1, pag. 1423.

1.2). A conclusione delle convenzioni di finanziamento attuali, i contributi d'investimento dovrebbero essere inferiori, in media, di 8 milioni l'anno.

Trattandosi di spese per il carico di autoveicoli, le stesse continueranno a essere imputate al Finanziamento speciale del traffico stradale. Sulla scorta dell'attuale contesto economico è possibile stimare le ripercussioni dettagliate. Modifiche delle ipotesi di base in merito, ad esempio, alle forme di mobilità, al rincaro e al livello del tasso d'interesse, possono influire notevolmente sulle cifre illustrate di seguito, ma al momento non possono essere valutate.

Partendo dalle attuali capacità di trasporto, i treni per il trasporto di autovetture presentano un valore di riacquisto di 400-500 milioni di franchi. Il volume di ammortamento aumenta a ogni veicolo acquistato con finanziamenti di terzi, che sostituisce uno finanziato a fondo perduto, e tra circa 20 anni raggiungerà i 20 milioni di franchi. I restanti costi dei veicoli (manutenzione) non dovrebbero subire cambiamenti di rilievo rispetto a oggi.

Se il livello degli interessi salisse fino al quattro per cento, i relativi costi potrebbero raggiungere, in media, i 10 milioni di franchi all'anno.

Finché l'incremento dei costi di portata fino a due milioni di franchi può essere coperto mediante ricavi aggiuntivi (differenziazioni dei prezzi), la tappa successiva consisterebbe nel ridurre i contributi di copertura del carico di autoveicoli a una percentuale pari a zero. Ciò graverebbe sul FIF per tre milioni di franchi l'anno, poiché si dovrebbero versare indennità proporzionalmente più elevate ai gestori dell'infrastruttura.

Se i costi continuano ad aumentare, le imprese dovranno richiedere indennità che, in caso di interessi bassi, aumenterebbero di cinque milioni di franchi entro 10 anni e di 11 milioni entro 20 anni. Poiché un tale incremento delle indennità sarebbe compensato con la soppressione di contributi d'investimento per una media di otto milioni di franchi, in un primo momento risulterebbe uno sgravio del finanziamento speciale del traffico stradale, successivamente un leggero onere supplementare. Tuttavia, se il livello degli interessi dovesse aumentare, l'onere supplementare potrebbe essere notevolmente superiore.

Carico di autoveicoli (senza rincaro)	2022	2032	2042	Osservazioni
Costi carico di autoveicoli				
Costi di ammortamento	4 *)	14 (+10)	20 (+6)	*) da verificare
Contributo di copertura prezzo di traccia	3	0 (-3)	0	a carico del FIF
Costi d'interesse (fino al 4 %)	...	(max. 7)	max. 10)	non considerati
Altri costi carico di autoveicoli	45	45	45	
Ricavi carico di autoveicoli				
Ricavi commerciali	50	52 (+2)	52	
Indennità (senza costi d'interesse)	2	7 (+5)	13 (+6)	in aggiunta potrebbero risultare costi d'interesse
Contributi d'investimento a fondo perduto	12	4 (-8)	4	soppressione del finanziamento dei veicoli
Oneri Confederazione LUMin	14	11	17	indennità + contributi d'investimento
Onere supplementare FIF		3	3	ricavi dei prezzi di traccia più bassi e di conseguenza indennità più elevate

3.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale

Per continuare a versare i contributi d'investimento per il carico di autoveicoli non occorre aumentare l'effettivo del personale.

3.3 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni

Il presente progetto non ha ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, poiché i contributi d'investimento sono finanziati dalla sola Confederazione.

3.4 Ripercussioni sull'economia

Il carico di autoveicoli svolge, soprattutto d'inverno, un'importante funzione di collegamento delle regioni periferiche, a grande vocazione turistica. La concessione di contributi d'investimento richiesta può permettere di evitare notevoli aumenti delle tariffe, non graditi sul piano politico, che causerebbero a loro volta un percettibile calo della domanda. Contemporaneamente, la regolamentazione del contributo di copertura incentiverebbe i gestori a determinare i prezzi tenendo conto della disponibilità a pagare. Con il sostegno al carico di autoveicoli la Confederazione fornisce un contributo

non irrilevante all'approvvigionamento di beni, al mantenimento dei posti di lavoro (presso i gestori e le piccole imprese artigiane, ad es. i ristoranti) e quindi, globalmente, allo sviluppo economico delle regioni interessate.

3.5 Ripercussioni sulla società e sull'ambiente

Il carico di autoveicoli garantisce il collegamento alla rete di trasporto sovraregionale e nazionale e riveste pertanto importanza non solo a livello di politica dei trasporti. Le stazioni di carico contribuiscono infatti anche agli scambi tra regioni e Cantoni, particolarmente rilevanti nei casi della Vereina e del Lötschberg: quella della Vereina, in inverno, è l'unica alternativa valida alla strada del passo della Flüela, chiusa; quella del Lötschberg sostituisce la galleria stradale di Rawil, mai costruita. Il carico di autoveicoli sgrava l'ambiente poiché evita lunghe deviazioni e code su altri tratti stradali, talvolta molto trafficati. Si possono pertanto ridurre le ripercussioni negative causate dal traffico stradale sulla salute e sull'ambiente.

4 Aspetti giuridici

4.1 Costituzionalità e legalità

La competenza dell'Assemblea federale per il presente decreto di stanziamento deriva dall'articolo 167 della Costituzione federale (Cost.)¹⁴.

La base legale per il versamento dei contributi d'investimento al carico di autoveicoli è data dall'articolo 18 LUMin in combinato disposto con l'articolo 24 dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM)¹⁵.

4.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

L'esercizio della stazione di carico al Sempione è conforme al Trattato del 25 novembre 1895¹⁶ fra la Svizzera e l'Italia per la costruzione e la gestione di una ferrovia attraverso il Sempione, da Briga a Domodossola.

4.3 Forma dell'atto

Considerato che i mezzi supplementari necessari vengono impiegati per uno scopo analogo, entro il 2030 si prevede di aumentare il credito d'impegno esistente con un credito aggiuntivo pari al fabbisogno d'impegno globale. Secondo l'articolo 13 capoverso 3 dell'ordinanza del 5 aprile 2006 sulle finanze della Confederazione (OFC)¹⁷ a tale scopo deve essere presentato al Parlamento un messaggio (decreto finanziario senza consultazione). Conformemente all'articolo 163 capoverso 2 Cost. e all'articolo 25 capoverso 2 della legge del 13 dicembre 2002¹⁸ sul Parlamento, per l'atto da adottare è prevista la forma del decreto federale semplice, non sottoposto a referendum.

4.4 Subordinazione al freno alle spese

Secondo l'articolo 159 capoverso 3 lettera b Cost., le dotazioni finanziarie implicanti nuove spese uniche di oltre 20 milioni di franchi o nuove spese ricorrenti di oltre 2 milioni di franchi necessitano del consenso della maggioranza dei membri di entrambe le Camere. L'articolo 1 capoverso 2 del presente decreto federale prevede spese annuali pari in media a 4 milioni di franchi per 10 anni. Il limite di spesa sottostà pertanto al freno alle spese.

4.5 Conformità alla legge sui sussidi

I mezzi finanziari per il promovimento del carico di autoveicoli sono costituiti dai sussidi. Come descritto ai numeri 3.4 e 3.5, le stazioni di carico svolgono un'importante funzione di collegamento per le regioni periferiche, a forte vocazione turistica. Committenti dell'infrastruttura stradale degli impianti di carico, oggetto del presente decreto di stanziamento, sono i rispettivi gestori, che non dispongono di mezzi propri, bensì poggiano la loro ordinaria attività d'investimento sui mutui FIF. Questi ultimi non possono però essere impiegati per l'infrastruttura stradale. Per l'uso degli impianti per il carico di autoveicoli i gestori dell'infrastruttura non ricevono un compenso che copre i costi, di conseguenza forniscono la prova necessaria di mancata autonomia finanziaria di cui all'articolo 18 LUMin.

Procedura per la concessione dei contributi: i gestori presentano una domanda di finanziamento per ogni progetto, fornendo i dati di cui alle direttive dell'UFT. Quest'ultimo valuta, sulla scorta di una lista di controllo strutturata, se i requisiti per la concessione del sussidio sono adempiuti. In caso di esito positivo stabilisce le modalità e i costi computabili in una decisione di assegnazione impugnabile. Tale procedura rispetta le disposizioni della legge del 5 ottobre 1990¹⁹ sui sussidi.

¹⁴ RS 101

¹⁵ RS 742.411

¹⁶ RS 0.742.140.21

¹⁷ RS 611.01

¹⁸ RS 171.10

¹⁹ RS 616.1