

MOZIONE

Un Fondo per assicurare a medio-lungo termine il finanziamento delle infrastrutture della mobilità?

del 29 novembre 2010

1. Situazione

La mobilità cresce costantemente. Le prospettive a livello nazionale per il 2030¹ indicano, secondo i diversi scenari considerati, per il traffico viaggiatori un incremento tra il 15 e il 29 %; per il traffico merci l'aumento si situa tra il 32 e il 77%.

Sul piano cantonale in base alle ipotesi di sviluppo delle principali grandezze socio-economiche e demografiche, la crescita dal 2007 al 2025 nel traffico viaggiatori è valutata al 32%².

Questo incremento comporta la messa a punto di una strategia di gestione della mobilità che sappia dare risposte concrete ai futuri bisogni. Questa strategia punta a valorizzare la complementarietà tra i diversi modi di trasporto e a considerare un ampio spettro di possibili interventi: dalla realizzazione di nuove infrastrutture alla gestione più efficace dell'uso di quelle già esistenti (*management*, informazione, ecc.), dal miglioramento tecnologico dei veicoli e del materiale rotabile alla sistematica informazione all'utenza, dall'adozione di nuove abitudini di trasporto (orari, ecc.) ad un più efficace coordinamento tra le scelte di organizzazione territoriale e di sviluppo degli insediamenti con la gestione e la completazione della rete delle vie di comunicazione.

Nonostante questo approccio diversificato, le infrastrutture continueranno a svolgere una funzione determinante. Esse esplicano inoltre importanti effetti strutturali: sull'organizzazione territoriale e sullo sviluppo socio-economico. Hanno quindi una valenza strategica.

2. I problemi

La pianificazione delle nuove infrastrutture di trasporto e le procedure realizzative sono complesse e comportano facilmente tempi lunghi, che superano largamente il quadriennio di una singola legislatura. Di regola si estendono almeno su una decina di anni. L'impegno finanziario è molto elevato. La morfologia del nostro territorio, con una fortissima concentrazione insediativa nei fondovalle e le difficoltà nell'ottenere un sufficiente e duraturo consenso ne sono le ragioni principali.

Le attuali modalità di finanziamento attraverso il piano finanziario quadriennale e i preventivi annuali sono fragili poiché sono condizionate dalla congiuntura e non permettono di gestire riserve. Ciò crea notevole insicurezza sulle effettive possibilità operative e non ci sono adeguate garanzie di continuità nel tempo. Inoltre, la mancanza di un solido quadro di riferimento e di limiti finanziari più chiari e rigorosi ostacola la definizione di priorità e una programmazione più efficace e più realistica degli interventi.

I piani regionali dei trasporti (ne sono in vigore cinque) e i programmi di agglomerato (due sono in vigore e due nuovi sono in elaborazione) prevedono importanti interventi sulle infrastrutture. Altre opere nascono da esigenze di livello cantonale: ad esempio le misure fiancheggiatrici di Alp Transit e del collegamento autostradale con il Locarnese.

¹ ARE, *Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030*, Berna 2004 e *Perspektiven des schweizerischen Güterverkehrs bis 2030*, Berna 2006. Anno di riferimento è il 2000; si tratta dell'incremento complessivo per tutti i vettori di trasporto.

² Modello di traffico cantonale, 2010. L'aumento delle prestazioni previsto è del 20% per il traffico motorizzato stradale e del 114% per i trasporti pubblici.

3. La proposta

La costituzione di un Fondo per la mobilità è in grado di dare una risposta concreta ai problemi evidenziati di una:

- garanzia di finanziamento a medio-lungo termine;
- definizione delle opere strategiche secondo priorità.

Il Fondo potrebbe essere così caratterizzato:

- durata limitata a 15 anni (strumento straordinario per un pacchetto di opere strategiche);
- opere considerate: infrastrutture ferroviarie e stazioni, infrastrutture stradali (con costi superiori a 5 mio fr.);
- alimentazione: tramite versamento di un importo fisso annuo (ad esempio 30-40 mio fr.) proveniente dalle risorse generali dello Stato, ad esempio facendo capo ai riversamenti della Confederazione al Cantone a titolo di partecipazione agli introiti della tassa sul traffico pesante (ca. 20 mio fr./anno) e dell'imposta sui dazi sui carburanti (ca. 20 mio fr./anno) o alla tassa di circolazione (ca. 110 mio fr./anno) e ai contributi di terzi (Confederazione, Comuni);
- modalità di gestione: ci si può ispirare ai principi del Fondo infrastrutturale creato dalla Confederazione (cfr. Legge sul Fondo infrastrutturale).

4. Conclusione

Alla luce di quanto precede e qualora il Consiglio di Stato condivida il giudizio sulla situazione attuale, si chiede allo stesso di approfondire dal profilo tecnico e finanziario la proposta di creare un Fondo per assicurare a medio-lungo termine il finanziamento delle infrastrutture della mobilità.

Per il Gruppo PLR:

Christian Vitta

Bagutti - Belloni - Bobbià - Brivio - Calastri -

Celio - Dominé - Galusero - Garzoli - Gianora -

Giudici - Krüsi - Merlini - Orsi - Pellanda - Polli -

Solcà - Viscardi - Weber