



23.054

**Messaggio
concernente un credito aggiuntivo per il finanziamento
di misure di rinnovo dell'infrastruttura stradale
per il carico di autoveicoli**

del 28 giugno 2023

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, il disegno di un decreto federale concernente un credito aggiuntivo per il finanziamento di misure di rinnovo dell'infrastruttura stradale per il carico di autoveicoli¹.

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

28 giugno 2023

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Alain Berset
Il cancelliere della Confederazione, Walter Thurnherr

¹ FF 2023 1718

Compendio

Il finanziamento delle attuali cinque stazioni di carico di autoveicoli (Lötschberg, Vereina, Furka, Oberalp e Sempione) necessita di una riorganizzazione parziale. Per i prossimi investimenti nell'infrastruttura delle stazioni di carico 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 generale, nell'ambito della quale ne è stato esaminato anche il futuro fabbisogno finanziario. Nei prossimi anni sono programmati ingenti investimenti di rinnovo e bisogna decidere con quali fondi finanziarli. Dal 1985 il carico di autoveicoli è promosso mediante mezzi del finanziamento speciale della circolazione stradale (art. 86 cpv. 3 Costituzione federale). Oltre a queste indennità annuali, con il preventivo 2019 le Camere federali hanno approvato un credito d'impegno di 60 milioni di franchi per investimenti, attivo dal 2019.

Contenuto del progetto

Dalla valutazione delle cinque stazioni di carico è emerso che tre di esse (Lötschberg, Vereina e Furka) svolgono una basilare funzione di collegamento tra località, integrando la rete delle strade nazionali là dove mancano i collegamenti stradali, soprattutto in inverno. Il carico di autoveicoli al Sempione, invece, si aggiunge a una strada nazionale aperta tutto l'anno, di conseguenza mantenerlo 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; nella primavera del 2023 se ne è pertanto cessato l'esercizio.

Oggi le tre stazioni di carico d'importanza nazionale del Lötschberg, della Vereina e della Furka 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 (traffico regionale viaggiatori, traffico merci e a lunga distanza). Il Consiglio federale è giunto alla conclusione che il sistema non deve essere mantenuto così com'è, ma che per il futuro sia necessario adattare il finanziamento come segue.

- *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, Confederazione e gestori potranno concordare un'indennità annua.*
- *L'infrastruttura stradale deve continuare a essere finanziata mediante mezzi a destinazione vincolata provenienti dal finanziamento speciale della circolazione stradale.*

- *Il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria continuerà a svolgersi tramite il rispettivo fondo (Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, FIF). Per poterla utilizzare, il rispettivo gestore del carico di autoveicoli paga l'usuale prezzo di traccia, che tuttavia copre solo i costi marginali.*

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

Messaggio

1 Situazione iniziale

1.1 Problematica e necessità del credito, importanza delle misure da finanziare

In Svizzera ci sono in totale cinque servizi di carico di autoveicoli, ovvero cinque tratte sulle quali veicoli a motore accompagnati vengono trasportati dalla ferrovia. Nello specifico quattro attraversano le gallerie alpine della Furka, della Vereina, del Lötschberg e del Sempione e una è sul passo dell'Oberalp.

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

Tabella 1

Panoramica delle stazioni di carico

Impianto	Entrata in esercizio	Gestore	Indennità tramite	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	BLS (fino al 2017 FFS)	Cantone VS	FFSI	169 697	27
Vereina	1999	FR	–	FR	529 117	14 042
Furka	1982	MGB	Confederazione	MGI	230 828	429
Oberalp	1982	MGB	Confederazione	MGI	2 219	0

Legenda: **BLS** BLS AG
BLSN BLS Netz AG
FFSI Ferrovie federali svizzere SA (Infrastruttura)
FR Ferrovia retica SA
MGB Matterhorn Gotthard Verkehrs AG
MGI Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG

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

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

Lötschberg

Il servizio di carico al Lötschberg garantisce il collegamento tra l'Oberland bernese e l'Alto Vallese durante tutto l'anno, dato che non esiste un collegamento stradale. In passato ne era stata pianificata la realizzazione mediante il progetto di galleria stradale del Rawil, ma alla fine si era dovuto rinunciare a questo tratto di strada nazionale.

Sempione

Al Sempione è esistita una stazione di carico fino al 1992. Questa è stata dismessa con la conclusione dei lavori volti a rendere la strada nazionale transitabile in modo sicuro 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 a 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 degli autoveicoli al Sempione resta comunque un'offerta complementare a quella della strada nazionale aperta tutto l'anno.

Vereina

La galleria della Vereina è stata realizzata perché il Cantone dei Grigioni ha preso la decisione di principio di rinunciare a rendere la strada del passo della Flüela transitabile in modo sicuro d'inverno e, in alternativa, di investire in una galleria ferroviaria che permettesse il carico di autoveicoli. Aperta nel 1999, la galleria della Vereina è stata finanziata come progetto speciale dalla Confederazione e dal Cantone. Tra l'altro, 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 delle auto ai treni viaggiatori.

Furka

Sin dalla sua apertura, nel 1982, la galleria della Furka ha consentito di collegare in tutta sicurezza, nel periodo invernale, la regione 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 degli autoveicoli.

Oberalp

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. Considerato che per continuarne l'esercizio sarebbero stati necessari investimenti ingenti (8–10 mio. fr.), nella primavera del 2023 il servizio è stato interrotto.

Sul piano nazionale sono dunque tre le stazioni di carico che svolgono una funzione di collegamento di base, integrando la rete stradale là dove mancano i collegamenti: Lötschberg, Vereina e Furka. La stazione di carico al Sempione resterà invece in esercizio solo se il Cantone del Vallese è disposto a continuare 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 traf-

fico stradale viaggiatori e merci. Le imprese di trasporto interessate stimano una riduzione annua di CO₂ pari a 37 000 tonnellate: il trasporto delle auto attraverso le gallerie mediante trazione elettrica consente infatti di rinunciare a dispendiosi sistemi di aerazione necessari invece 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 esistenti³, anch'esse necessitano di miglioramenti. La maggior parte del materiale rotabile (locomotive, carri di carico) deve essere anch'essa rinnovata, non da ultimo a causa dell'estrema corrosione causata dall'acqua salata che in inverno gocciola dalle macchine.

Per finanziare le misure più urgenti, le Camere federali hanno approvato, con il preventivo 2019, un credito d'impegno di 60 milioni di franchi versato a partire dallo stesso anno⁴. Il 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 1985⁵ 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)⁶. Le spese sono addebitate al finanziamento speciale della circolazione stradale.

L'aiuto finanziario può essere utilizzato per sostenere investimenti sia nell'infrastruttura sia 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 del COVID-19 ha cau-

³ Direttiva dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) del 10 agosto 2009, aggiornata il 31 ottobre 2022, in materia di sicurezza per le gallerie ferroviarie esistenti, consultabile su www.bav.admin.ch > Diritto > Altre basi giuridiche e prescrizioni > Direttive.

⁴ Art. 7 cpv. 1 lett. e del decreto federale la del 13 dicembre 2018 concernente il preventivo per il 2019 (FF 2019 1789).

⁵ RS 725.116.2

⁶ Consuntivo 2022, volume 2B, rubrica A231.0291 Carico degli autoveicoli; consultabile su www.efv.admin.ch > Rapporti finanziari > Consuntivo.

sato un crollo della domanda e inoltre al Lötschberg si è dovuto limitare temporaneamente il servizio a causa del risanamento in corso alla galleria di valico. È impossibile dunque sapere in che direzione la domanda si svilupperà in futuro. Sarà compito dei due rispettivi gestori monitorarne l'evoluzione e chiedere per tempo eventuali indennità.

I treni per il trasporto di autovetture impiegati (otto al massimo al Lötschberg, quattro al massimo alla Vereina, due alla Furka) 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 l'anno. Considerato che una parte relativamente importante del materiale rotabile era stata, a suo tempo, finanziata a fondo perduto, per il carico di autoveicoli dopo il nuovo investimento tali ammortamenti costituiranno un peso supplementare. Se gli interessi aumentassero ancora una volta, si aggiungerebbero i rispettivi costi. In linea di principio si deve cercare di coprire i costi crescenti 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. È tuttavia quasi impossibile compensare tutti i costi successivi più elevati mediante ricavi aggiuntivi. Di conseguenza si prevede che per parte dei costi aggiuntivi in futuro saranno necessarie indennità.

Se le prestazioni nel carico di autoveicoli vengono ordinate e indennizzate, lo sono su base annuale. Qualora in avvenire altri impianti di carico dovessero necessitare indennità, nell'ottica della trasparenza e di una maggiore sicurezza della pianificazione si potrà valutare se richiedere al Parlamento un limite di spesa quadriennale conformemente all'articolo 20 della legge federale del 7 ottobre 2005⁷ sulle finanze della Confederazione. Come finora, le spese risultanti sarebbero addebitate al finanziamento speciale della circolazione stradale.

1.3 Finanziamento dell'infrastruttura stradale

Gli impianti per il carico di autoveicoli fino al punto di raccordo alla rete delle strade principali o nazionali appartengono ai gestori dell'infrastruttura (BLSN, FR, MGI); del loro esercizio si occupano le rispettive imprese di trasporto (cfr. n. 1.2).

Conformemente all'articolo 62 della legge federale del 20 dicembre 1957⁸ 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. Gli impianti per il carico di autoveicoli alla Furka e alla Vereina sono stati finanziati con i crediti di costruzione all'epoca della realizzazione della galleria, quelli al Lötschberg con mezzi a destinazione vincolata provenienti dal finanziamento speciale della circolazione stradale secondo l'articolo 86 capoverso 3 della Costituzione federale (Cost.)⁹. Tutti gli investimenti sono stati finanziati con contributi a fondo perduto.

⁷ RS 611.0
⁸ RS 742.101
⁹ RS 101

Il rinnovo e gli eventuali adeguamenti degli impianti rientrano tra le misure di cui all'articolo 86 capoverso 3 lettera a Cost. e sono a carico del finanziamento speciale della circolazione stradale. Continuano a essere finanziati 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. 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 i costi fissi possono essere compensati, in parte, solo se vengono pagati contributi di copertura. Attualmente per le tre stazioni di carico questi ultimi ammontano a 3 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. Per i trasporti che non coprono i costi il contributo di copertura è fissato a zero, per quelli che li coprono dovrà essere possibile, come nel traffico a lunga distanza, un margine operativo sul fatturato di al massimo l'8 per cento. Globalmente c'è quindi da prevedere una riduzione dei contributi di copertura.

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.

Sorge dunque la domanda se, analogamente al traffico regionale viaggiatori, non si dovrebbe ricorrere anche a fidejussioni solidali per ridurre i costi d'interesse. È un'alternativa da respingere poiché i casi sono troppo pochi per realizzare un sistema separato con i necessari adattamenti giuridici. Inoltre è, in una certa misura, contraria al principio della trasparenza dei costi.

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 per il credito aggiuntivo 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 **Procedura preliminare, in particolare procedura di consultazione**

La consultazione si è svolta dal 3 giugno al 30 settembre 2022; sono giunti 54 pareri. Vi è ampio consenso in merito al fatto che le stazioni di carico attualmente in esercizio offrono servizi opportuni, con molteplici vantaggi, in particolare per le regioni interessate, ma anche sotto il profilo ambientale. Per tale aspetto il progetto è di principio valutato positivamente da tutti i partecipanti alla consultazione. Le ferrovie interessate fanno presente di essere sul punto di rinnovare il materiale rotabile per il carico di autoveicoli e che pertanto il cambio di sistema nel finanziamento giunge in un momento inopportuno: temono, infatti, che le costringerà ad aumentare le tariffe. Si aspettano che la Confederazione consenta loro, mediante una fideiussione solidale, di ottenere crediti sul mercato dei capitali a condizioni quanto più possibile favorevoli. Il Cantone dei Grigioni non concorda con il cambio di sistema nel finanziamento del materiale rotabile poiché, come le ferrovie, teme che costringerà i gestori ad aumentare le tariffe, cosa che respinge. Il Cantone del Vallese sostiene il progetto, ma critica il momento scelto per il cambio di sistema e auspica che la Confederazione finanzi il carico di autoveicoli al Sempione nei casi in cui la strada del passo resta chiusa per almeno 48 ore.

3 **Tenore del decreto di finanziamento**

3.1 **Proposta del Consiglio federale e motivazione**

Considerato che nei prossimi anni è previsto un fabbisogno di rinnovo 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 franchi¹². Dal 2019 questi fondi sono utilizzati per la rea-

¹⁰ FF 2020 1565

¹¹ FF 2020 7365

¹² Art. 7 cpv. 1 lett. e del decreto federale Ia del 13 dicembre 2018 concernente il preventivo per il 2019 (FF 2019 1789).

lizzazione degli interventi di rinnovo più urgenti. I contributi sono concessi a fondo perduto.

I mezzi del suddetto credito sono ampiamente impegnati da 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 di 140 milioni di franchi. La maggior parte di questi mezzi sarà destinata al materiale rotabile. Tuttavia un credito d'impegno deve essere previsto solo per investimenti nell'infrastruttura stradale (cfr. n. 1.3), per i quali sono sufficienti 40 milioni di franchi.

Il decreto oggetto del presente messaggio mira a garantire il finanziamento di misure 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 un credito aggiuntivo all'attuale credito d'impegno «Contributi d'investimento carico di autoveicoli 2019». Le condizioni per il finanziamento sono stabilite dall'UFT nel quadro di una decisione di assegnazione impugnabile.

3.2 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 inferiori al credito d'impegno 2019 erano però valide altre norme e, in particolare, era ancora possibile cofinanziare veicoli.

Misure finanziate con il credito d'impegno 2019

Con l'attuale credito d'impegno 2019, pari a 60 milioni di franchi, sono state finanziate le misure riportate nella tabella 2.

Tabella 2

Panoramica delle misure finanziate con il credito d'impegno 2019

Impresa	Misure	Fabbisogno di fondi in mio. fr. ¹³
BLS	Ammodernamento di 6 locomotive del tipo Re 465	4,2
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 della Furka	1,2
FR	Acquisto e ristrutturazione di 1 locomotiva Ge 4/4 III di MOB	6,1
FR	6 carri di estremità senza arco di protezione (AOS)	10,7

¹³ Importi senza eventuali costi aggiuntivi dovuti alla realizzazione del progetto e al rincaro, precisione media dei costi +/-15 %, livello dei costi febbraio 2018.

Altri mezzi erano stati previsti per acquisti di veicoli, poi non effettuati. Potranno ora essere utilizzati per misure a favore dell'infrastruttura stradale.

Misure da finanziare con il presente credito aggiuntivo

Con il credito aggiuntivo richiesto, pari a 40 milioni di franchi, possono essere finanziate le misure riportate nella tabella 3.

Tabella 3

Panoramica delle misure finanziate con il presente credito d'impegno

Impresa	Misure	Fabbisogno di fondi in mio. fr. ¹⁴
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 degli 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

Beneficiari dei mezzi del presente credito aggiuntivo

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

Imprevisti

Per costi imprevisti è impiegata una riserva del 5 per cento, che comprende il rincaro ed eventuali rischi legati alle variazioni del tasso di cambio.

3.3 Stime concernenti il rincaro

Le stime concernenti il rincaro utilizzate per il calcolo del credito d'impegno sono riportate nell'articolo 1 capoverso 2 del decreto federale. Esse si basano sullo stato dell'indice nazionale dei prezzi al consumo del dicembre 2022 (104,4 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.

¹⁴ Importi senza eventuali costi aggiuntivi dovuti alla realizzazione del progetto e al rincaro, precisione media dei costi +/-30 %, livello dei costi 2022.

4 Riperussioni

4.1 Riperussioni finanziarie

Il sostegno finanziario della Confederazione per il carico di autoveicoli è concesso sotto forma di contributi d'esercizio e d'investimento a fondo perduto. Negli ultimi cinque anni (2018–2022) hanno gravato sulle finanze della Confederazione per un importo tra i 6 e i 14 milioni di franchi l'anno. Le variazioni sono fondamentalmente riconducibili alla diversa portata dei contributi d'investimento. Le indennità d'esercizio sono state di circa 2 milioni di franchi l'anno.

Considerato che in futuro i gestori delle stazioni di carico dovranno finanziare il materiale rotabile tramite terzi, è da prevedere un maggior dispendio (ammortamenti, interessi). Inoltre, siccome è da supporre che i gestori non potranno coprire completamente gli aumenti dei costi mediante i ricavi aggiuntivi provenienti dagli adeguamenti di tariffa, a medio termine potrà risultare un maggiore fabbisogno di indennità. Oggi non è possibile stabilire l'esatto ammontare dei futuri contributi d'esercizio; tuttavia, a seconda dell'evoluzione degli interessi, entro il 2030 dovrebbero aggirarsi sui 10–15 milioni di franchi al massimo. Se le prestazioni da fornire non coprissero i costi, queste verrebbero ordinate dall'UFT e finanziate mediante il rispettivo credito a preventivo. Se necessario, in particolare nel caso in cui più gestori dovessero aver bisogno di indennità, per aumentare la sicurezza di pianificazione è possibile anche valutare un limite di spesa.

Tuttavia, al termine delle convenzioni di finanziamento attuali, i contributi d'investimento dovrebbero essere inferiori, in media, di 8 milioni di franchi l'anno. Il rinnovo e gli adattamenti dell'infrastruttura stradale per il carico di autoveicoli devono essere finanziati mediante contributi d'investimento a fondo perduto. Dal credito aggiuntivo di 40 milioni di franchi richiesto a tale scopo, nei prossimi anni si considera l'impiego di contributi di 4 milioni di franchi in media l'anno.

Sia i contributi d'esercizio che quelli d'investimento sono a carico del finanziamento speciale della circolazione stradale. In un primo momento risulterà uno sgravio di quest'ultimo, successivamente un leggero onere supplementare, a condizione che il livello del tasso d'interesse non vari notevolmente e senza stimare le riperussioni degli adeguamenti tariffari.

I cambiamenti nei contributi d'esercizio e d'investimento per il carico di autoveicoli risultanti dal presente messaggio entro fine 2030 sono illustrati nella tabella 4 (stime degli importi massimi probabili per i contributi d'esercizio, per quanto fino al 2027 non sono attesi importi rilevanti).

Tabella 4

Panoramica dei cambiamenti risultanti dal presente messaggio (in mio. fr.)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Contributi d'esercizio	0	3	5	7	12	15	15
Contributi d'investimento	0	6	4	4	4	4	4
Totale	0	9	9	11	16	19	19

Nell'ottica attuale, negli anni fino al 2030 si prevedono in totale i contributi d'esercizio e d'investimento per il carico di autoveicoli di cui alla tabella 5 (incl. i contributi decisi nel 2019, già impegnati ma non ancora versati). Analogamente alla tabella 4, i contributi d'esercizio rappresentano importi massimi probabili.

Tabella 5

Panoramica dei contributi d'esercizio e d'investimento totali per il carico di autoveicoli (in mio. fr.)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Contributi d'esercizio	2	3	5	7	12	15	17
Contributi d'investimento	9	12	8	6	6	6	4
Totale	11	15	13	13	18	21	21

Retrospettiva

Finora sono risultati a carico delle finanze 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.

Tabella 6

Onere rilevato finora sulle finanze della Confederazione (in migliaia di fr.)

	C 2018	C 2019	C 2020	C 2021	P 2022	P 2023	PF 2024
A231.0291		2 440	2 100	2 087	2 073	2 066	1 726
A236.0139	6 000	11 822	4 750	4 275	11 833	12 750	3 000

Nel periodo 1985–2010 sono stati destinati al carico di autoveicoli sussidi federali per un valore totale di 360 milioni di franchi, 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. In quel periodo la Confederazione ha pagato solo indennità d'esercizio per il carico di autoveicoli alla Furka e all'Oberalp.

4.2 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.

4.3 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. Il Cantone del Vallese continuerà a farsi carico del finanziamento del carico di autoveicoli al Sempione.

4.4 Ripercussioni sull'economia

Il carico di autoveicoli svolge, soprattutto d'inverno, un'importante funzione di collegamento per le regioni periferiche a grande vocazione turistica. La concessione di contributi d'investimento richiesta può permettere di evitare notevoli aumenti delle tariffe, non auspicabili sul piano politico, che probabilmente causerebbero un percepibile calo della domanda. Contemporaneamente, la regolamentazione del contributo di copertura incentiverebbe i gestori a determinare i prezzi tenendo conto della disponibilità a pagare. Sostenendo il 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.

4.5 Ripercussioni sulla società e sull'ambiente

Il carico di autoveicoli garantisce il collegamento alle reti di trasporto sovraregionale e nazionale e riveste 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, che rimane 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. Le imprese di trasporto interessate stimano una riduzione annua di CO₂ pari a 37 000 tonnellate. Le ripercussioni negative causate dal traffico stradale sulla salute e sull'ambiente possono pertanto essere ridotte.

5 Aspetti giuridici

5.1 Costituzionalità e legalità

La competenza dell'Assemblea federale per il presente decreto di finanziamento deriva dall'articolo 167 Cost.

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 del 25 maggio 2016¹⁵ sul trasporto di merci (OTM).

¹⁵ RS 742.411

5.2 **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 l'esercizio di una strada ferrata attraverso il Sempione da Briga a Domodossola.

5.3 **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 2006¹⁷ sulle finanze della Confederazione, 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.

5.4 **Subordinazione al freno alle spese**

Secondo l'articolo 159 capoverso 3 lettera b Cost. i crediti d'impegno 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 1 del presente decreto federale prevede spese annuali pari in media a 4 milioni di franchi per 10 anni. Il credito d'impegno sottostà pertanto al freno alle spese.

5.5 **Conformità alla legge sui sussidi**

I mezzi finanziari per il promovimento del carico di autoveicoli rappresentano 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. Commitenti dell'infrastruttura stradale degli impianti di carico di autoveicoli, oggetto del presente decreto di finanziamento, 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 è fornita la prova necessaria di mancata autonomia finanziaria di cui all'articolo 18 LUMin.

¹⁶ RS 0.742.140.21

¹⁷ RS 611.01

¹⁸ RS 171.10

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.

¹⁹ RS **616.1**