



Secondo tubo al Gottardo: un finanziamento privato è fattibile

Una seconda galleria al Gottardo potrebbe essere costruita e finanziata totalmente da un finanziamento privato. E' quanto dimostra uno studio di fattibilità per un modello di partenariato pubblico-privato (PPP) al Gottardo. Oltre ad economiesuisse, hanno partecipato ai lavori alcuni esperti di UBS e KPMG, le imprese di costruzione Implenia e Marti nonché le organizzazioni Infra, TCS e Strasseschweiz.

Lo studio mostra come una società privata potrebbe, alle attuali condizioni quadro, costruire una seconda galleria stradale al Gottardo e in seguito risanare la prima. Una volta conclusi i lavori, i due tubi sarebbero sfruttati, ciascuno ad una via, e mantenuti in esercizio per 50 anni prima di ritornare nelle mani dello Stato senza spese. Per poterlo fare, l'impresa dovrebbe fornire 370 milioni di franchi di fondi propri e reperire 1480 milioni di franchi di capitali di terzi. I possibili investitori privati sono delle casse pensioni, ma anche delle imprese o dei fondi d'investimento privati. Per finanziare i lavori, la società che gestisce il progetto dovrebbe prelevare un pedaggio. Ogni automobilista pagherebbe in media 21 franchi per un attraversamento della galleria del Gottardo; sarebbe possibile concedere degli sconti agli utenti che utilizzano frequentemente il tunnel. Per il traffico pesante, lo Stato verserebbe al gestore della galleria un pedaggio ombra, il cui importo si situerebbe tra 81 e 123 franchi per passaggio. I camion non possono essere sottoposti ad un pedaggio diretto a seguito dell'accordo sui trasporti terrestri stipulato con l'UE, che fissa il costo massimo del transito attraverso la Svizzera.

Il modello presenta anche un vantaggio finanziario di circa 150 milioni di franchi per la Confederazione, poiché essa non dovrebbe sborsare nulla per il risanamento del tunnel. Dominique Reber, membro della Direzione di

economiesuisse, ha evidenziato un ulteriore vantaggio: “Lo Stato riceve un’infrastruttura di grande valore, che migliora la sicurezza e riduce le colonne rispetto ad oggi”.

Lo studio di B.S.S. Volkswirtschaftliche Beratung AG ha esaminato anche altri due modelli: uno prevede un pedaggio ombra per i camion e le automobili, mentre l’altro prevede una partecipazione dello Stato – nella società che gestisce il progetto – in ragione dei costi di risanamento previsti per il primo tubo, comprese le misure di accompagnamento (1,3 miliardi di franchi circa). Questi due modelli sono realizzabili, ma non sgravano il budget federale e non fanno che spostare dei costi.

Secondo Pascal Gentinetta, Direttore di economiesuisse, non vi è alcun dubbio che “un impegno privato per questa infrastruttura di trasporto comporterebbe tre vantaggi: esso permetterebbe un utilizzo efficiente delle risorse, ridurrebbe gli oneri dello Stato, ciò che è favorevole per dei progetti in altre regioni, e lancerebbe dei segnali economicamente fondati in materia di prezzi”. Per questo motivo è essenziale, secondo economiesuisse, che l’opzione di un PPP sia esaminata per altri grandi progetti infrastrutturali. “Possiamo immaginarci di sostenere attivamente altri progetti di PPP che possano essere realizzati in altre regioni del paese”, ha concluso Pascal Gentinetta.

Studio di fattibilità (in tedesco)