economiesuisse

Infrastrutture ferroviarie: occorrono un finanziamento solido e un'ottica nazionale

La Commissione dei trasporti del Consiglio degli Stati sostiene le proposte del Consiglio federale relative al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Essa preconizza tuttavia uno sviluppo più importante delle infrastrutture nella prima tappa. Dal momento che il finanziamento dei progetti proposti dal Consiglio federale non è garantito - per un ammontare di 3,5 miliardi di franchi -, economiesuisse non vede come sia possibile finanziare progetti supplementari. economiesuisse è molto critica nei confronti dell'estensione della prima fase di sviluppo richiesta da diverse organizzazioni di trasporti pubblici e accettata dalla Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati. Si tratta di portare il budget di questa prima fase del programma di sviluppo strategico per l'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF) a 6 miliardi di franchi. L'organizzazione ritiene che, invece di prevedere progetti supplementari, bisogna trovare una soluzione durevole di finanziamento dei lavori proposti dal Consiglio federale, che comportano una spesa di 3,5 miliardi di franchi.

economiesuisse si oppone all'idea di introdurre una destinazione vincolata dell'imposta federale diretta quale nuova fonte di finanziamento per le infrastrutture ferroviarie. Oggi, questa imposta non è oggetto di nessuna destinazione vincolata. Questa misura costituirebbe dunque un precedente che aprirebbe la porta ad altre soluzioni analoghe. L'esempio dell'IVA mostra come le destinazioni vincolate complichino e rendano opachi i flussi finanziari e le finanze federali. Le entrate dell'imposta federale diretta (dopo deduzione della quota dei cantoni) devono continuare ad essere dedicate nella loro integralità al budget generale della Confederazione. economiesuisse condivide per contro la volontà

della Commissione di aumentare la partecipazione degli utenti al finanziamento delle infrastrutture.

Per quanto concerne l'inclusione di nuovi progetti nella prima fase di sviluppo, l'economia ritiene nullo il margine di manovra, a meno di rinviare il termine fissato. Altri importanti argomenti si oppongono ad un aumento dei progetti. Ad esempio si deplora la mancanza di consensi sui progetti che dovrebbero essere realizzati nella prima fase. A ciò si aggiunge che la pianificazione della seconda fase di sviluppo, con un volume di finanziamento considerevole tra gli 8 e i 10 miliardi di franchi, sarà lanciata solo tra qualche anno. Se fossero necessari altri progetti di sviluppo delle infrastrutture, questi ultimi dovrebbero essere previsti nell'ambito della seconda fase di sviluppo (e nelle successive) secondo priorità nazionali chiare e tenendo conto del massimo di criteri di redditività macroeconomica e di gestione imprenditoriale. Infine, si rammenta che nel settore delle infrastrutture ferroviarie sono in corso altri programmi di sviluppo (SIF e NTFA) per circa altri 10 miliardi di franchi.