



Infrastruttura ferroviaria: evitare di rafforzare i finanziamenti incrociati

Il Consiglio federale ha adottato ieri il messaggio relativo al finanziamento e all'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF). economieuisse si oppone ad aumenti d'imposta e ai finanziamenti incrociati e chiede che gli utenti assumano una quota superiore dei costi. Per quanto concerne i nuovi progetti infrastrutturali, essi devono essere valutati sulla base di criteri di redditività. Il progetto relativo al FAIF serve da controprogetto all'iniziativa dell'ATA «Per i trasporti pubblici» che tende a far affluire verso le infrastrutture ferroviarie maggiori risorse generate dalla strada. economieuisse respinge questa iniziativa.

Il progetto FAIF propone una nuova soluzione di finanziamento per il trasporto ferroviario. Un nuovo fondo d'infrastruttura ferroviaria deve permettere di finanziare l'ampliamento, la gestione e la manutenzione delle infrastrutture a partire da uno stesso fondo. Questo fondo sostituirebbe quello per i grandi progetti ferroviari (FTP).

economieuisse ha esaminato questa proposta con occhio critico e sostiene una simile soluzione unicamente se i criteri rigidi evocati dal Consiglio federale verranno rispettati: niente indebitamento, rimborso e remunerazione dei debiti del fondo FTP e applicazione del freno all'indebitamento. I mezzi attuali del fondo FTP sarebbero trasferiti al nuovo fondo. Questo concerne le entrate della TTPcP, nonché il permille di IVA, che diventerebbero fonti di finanziamento permanenti. economieuisse respinge questo tipo di soluzioni senza limiti temporali. Il finanziamento incrociato attraverso l'imposta sugli oli minerali (quarto NTFA) sarebbe mantenuto, ma solo fino al 2030. Se economieuisse saluta la fissazione di una scadenza, essa emette delle riserve per quanto concerne il mantenimento del finanziamento incrociato della ferrovia attraverso la strada.

economiesuisse rifiuta la deduzione forfettaria delle spese di trasporto per l'imposta federale diretta che il Consiglio federale mantiene nella versione rielaborata del progetto (possibilità di dedurre 3000 franchi al massimo a titolo delle spese di trasporto per gli utenti della strada e della ferrovia). Questo rappresenta un aumento d'imposta. Per quanto attiene l'aumento di 100 milioni di franchi dei prezzi di tracciato, annunciato dal Consiglio federale per il 2017, economiesuisse lo ritiene troppo basso. L'organizzazione è inoltre del parere che bisogna aumentare nettamente la quota dei costi dell'infrastruttura ferroviaria finanziata dagli utenti. Nella misura in cui sono necessari nuovi finanziamenti, questi ultimi sono da ricercare in primo luogo presso gli utenti delle infrastrutture. Infine, i potenziali di ottimizzazione dell'efficacia appaiono ancora poco sfruttati, in particolare da parte delle imprese.

Per l'infrastruttura ferroviaria svizzera, è corretto un approccio coerente che attribuisce un ruolo centrale al finanziamento. E' giusto anche finanziare i costi correnti d'esercizio con un fondo unico. E' importante che le spese d'esercizio siano coperte – se necessario a scapito di nuovi ampliamenti. Inoltre, occorre attribuire una priorità ai nuovi progetti infrastrutturali, sulla base di criteri di redditività macroeconomici. Secondo economiesuisse, varie questioni sono ancora aperte in relazione al programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (STEP) che fa parte del progetto.