

VALUTAZIONE AGENZIA MOODY'S

Il rating del Cantone 'si conferma di alta qualità'

Per l'ottavo anno consecutivo, il Ticino ha ricevuto il rating Aa2 "con prospettiva stabile", livello che situa il Cantone in una fascia di alta qualità. La valutazione è stata allestita dall'agenzia di rating Moody's sulla base delle analisi dei dati del consuntivo 2022 e sulle prime informazioni relative alla gestione 2023.

Il profilo creditizio del Cantone Ticino "è sostenuto da un'economia solida, da un forte orientamento verso il consolidamento finanziario (basato sul vincolo costituzionale concernente il freno ai disavanzi) e da un elevato grado di flessibilità fiscale", si legge in una nota del Dipartimento finanze ed economia (Dfe), che prosegue: "Il profilo di credito del Cantone riflette anche la gestione conservativa del debito e l'ottimo accesso ai mercati finanziari, che attenuano i rischi derivanti da un onere del debito in aumento e da importanti passività potenziali (BancaStato, Aet, Ipt)". Sono stati pure resi noti i parametri Esg (Environmental, Social and Governance), che certificano la solidità di un'azienda dal profilo delle performance ambientali, sociali e di governance: "Questi nuovi parametri di valutazione sono complementari al rating tradizionale e forniscono informazioni importanti per gli investitori, che guardano la sostenibilità economica, ambientale e sociale". Il Canton Ticino ha ottenuto un Esg impact score di livello CIS-1: il più elevato.

Il Dfe afferma di prendere atto "con soddisfazione della conferma del rating a lungo termine Aa2, che consente alla Repubblica del Cantone Ticino di continuare a godere di un accesso agevolato al mercato dei capitali e di una maggiore disponibilità di finanziamento a condizioni economiche più vantaggiose".

STUDIO DI CREDIT SUISSE

Attrattività per le aziende, 'Sud delle Alpi quartultimo'

Ticino e Grigioni rimangono "nelle zone di bassissima classifica" nella graduatoria dei cantoni svizzeri più attraenti per le aziende, mentre in cima alla vetta si trova sempre Zugo. E quanto sostiene e riconferma l'ultima edizione di uno studio periodico di Credit Suisse che analizza la qualità della localizzazione delle varie regioni nell'ottica delle imprese tenendo conto di fattori quali la pressione fiscale (sia per le persone giuridiche che per quelle fisiche), la disponibilità di personale specializzato e altamente qualificato, nonché la raggiungibilità, per esempio in aereo.

Nella graduatoria Zugo è seguito da Basilea Città nonché a una certa distanza, da Zurigo e Ginevra. Dopo anni di rivolgimenti imputabili alla riforma dell'imposizione delle società, è tornata la calma: solo quattro cantoni hanno cambiato la loro posizione in classifica: Basilea Campagna ha mostrato la migliore progressione quest'anno, facendo slittare Turgovia all'11esimo posto, uno sviluppo da ascrivere in particolare a una riduzione delle imposte per le persone giuridiche e fisiche. Nella fascia intermedia Appenzello Esterno ha superato Obvaldo, collocandosi al 12esimo rango grazie allo sviluppo più favorevole della disponibilità di personale altamente qualificato e all'attrattività fiscale per le persone fisiche. In fondo figurano (nel medesimo ordine come nel 2022) Ticino (23esimo) e Grigioni (24esimo), nonché i falanini di coda Giura e Vallese.

I tagli alle imposte sulle società apportati negli ultimi anni sono già sfociati in minori differenze tra cantoni nella pressione fiscale per le persone giuridiche, per cui anche l'importanza della tassazione sta scemando nella concorrenza intercantone per l'insediamento di nuove ditte, afferma uno degli esperti di Credit Suisse. A loro avviso è verosimile che a partire prevedibilmente dal 2024 l'aliquota fiscale minima del 15% prevista dall'Oce per le aziende a vocazione internazionale che realizzano un fatturato annuo di almeno 750 milioni di euro limiterà parzialmente - o addirittura eliminerà - la concorrenza fiscale. **ATS/RED**

COMMISSIONE FEDERALE

Protezione natura, Poggiani presidente ad interim

Il ticinese Paolo Poggiani - già a capo della Sezione dello sviluppo territoriale del Dipartimento del territorio, che ha lasciato nel febbraio 2022 - è stato designato presidente ad interim della Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio (Cfnp), di cui è vicepresidente. Questo a seguito delle dimissioni dalla carica di presidente di Heidi Z'graggen e fino a quando non sarà regolata la sua successione. A darne notizia è il Consiglio federale attraverso un comunicato stampa, in cui indica che la procedura di selezione è tuttora in corso.

SAN GOTTARDO

Il Ticino 'si ribella' all'idea del pedaggio



'Andrebbe ad aggravare la cesura tra nord e sud che le Alpi hanno storicamente rappresentato'

TI-PRESS

Il governo cantonale scrive a Berna: 'Misura inefficace e lesiva'. Tcs e Automobile club sostengono il Consiglio di Stato, ma arriva anche qualche critica

di Giacomo Agosta e Daniela Aguirre

Inefficace e lesiva. Non ha usato mezzi termini il Consiglio di Stato ticinese nell'opporvi all'eventuale introduzione di un pedaggio al San Gottardo. Posizione messa nero su bianco in una lettera inviata al Consiglio federale "con l'auspicio che tale eventualità non riesca a fare breccia nel contesto politico nazionale". Secondo il governo cantonale, l'introduzione di un pedaggio autostradale penalizzerebbe gravemente il Ticino - unico Cantone interamente situato a sud delle Alpi - creando problemi dal lato economico, sociale e culturale. "Risulterebbe inoltre inefficace sul fronte della riduzione del numero di veicoli che annualmente transitano sotto il San Gottardo". Per il Consiglio di Stato questa proposta è lesiva del principio costituzionale di uguaglianza tra i Cantoni e la popolazione svizzera. "È una misura che andrebbe ad aggravare quella cesura che il massiccio del San Gottardo ha storicamente rappresentato tra il nord e il sud del nostro Paese". Il tema, del quale si parla da tempo, è tornato d'attualità nelle ultime settimane. Due recenti mozioni al Consiglio federale - una del senatore ticinese Marco Chiesa (Udc) - chiedono di valutare l'introduzione di un pagamento per attraversare la galleria. Per i consiglieri nazionali Simon Stadler, Corina Gredig e Matthias Jauslin bisognerebbe orientarsi verso un pedaggio a tariffa variabile in base al periodo dell'anno. Chiesa suggerisce invece un pagamento che sia rimborsato, attraverso deduzioni su altre voci di spesa, alle vetture immatricolate in Svizzera. In altre parole: un pedaggio solo per gli stranieri. Necessità di un pedaggio che - secondo un sondaggio di Tamedia e 20 Minuten, che però ha avuto poche risposte in Ticino - è condivisa dal 69% della popolazione elvetica.

Acc: 'Trattati in modo un po' diverso e un po' peggiore rispetto ad altri cantoni'
«Da ticinese mi ribello all'idea che per recarmi

nel resto della Svizzera si debba pagare un pedaggio». È netta la posizione di **Simone Gianini**, presidente della Sezione cantonale dell'Automobile club svizzero (Acs). «Il Ticino viene sempre trattato in modo un po' diverso e un po' peggiore rispetto ad altri cantoni». Un esempio? «Lunedì è stata inaugurata la terza corsia del Gubrist, che collega Zurigo e Berna. È una galleria molto trafficata, il cui congestionamento permarrà anche in futuro, eppure nessuno si è sognato, lì, d'introdurre un pedaggio».

Anche perché, ricorda il presidente dell'Acs, «non è con un pedaggio che si risolve il problema del traffico al Gottardo. Lo si è visto al Brennero, al Monte Bianco e al Gran San Bernardo, che tra l'altro sono valichi internazionali e non interni. Il Gottardo resterebbe infatti la via più veloce per raggiungere l'Italia». Respinta da Gianini pure l'ipotesi, avanzata anche dal consigliere agli Stati ticinese Marco Chiesa (Udc), di un pedaggio che sia "neutro" per gli svizzeri attraverso deduzioni, ad esempio sull'imposta di circolazione. «Per i ticinesi e l'economia cantonale si tratterebbe, da un lato, di un aumento importante della burocrazia e, dall'altro, non toglierebbe l'inaccettabile disparità di trattamento rispetto al resto della Svizzera», afferma il presidente dell'Acs.

La soluzione, già ribadita da più parti, sarebbe quella «da un lato, di potenziare ulteriormente la capacità del trasporto ferroviario sia nazionale sia internazionale, e dall'altro di migliorare - spiega Gianini - il sistema di gestione e informazione della A2 che permetta agli automobilisti esteri di sapere già molti chilometri prima del portale quanta attesa c'è, così da scegliere percorsi alternativi».

Tcs: 'Presi di mira i pendolari e non i vacanzieri'

Critico sull'ipotesi di rendere a pagamento il transito sotto il San Gottardo è anche il Touring club svizzero. «Si tratta di una misura fiscale aggiuntiva che prende di mira il gruppo sbagliato: i pendolari che dipendono dalla propria auto e non i vacanzieri, che potranno pianificare il supplemento per un transito a tantum quando partono in vacanza», spiega alla 'Regione' il portavoce del Tcs a livello nazionale **Laurent Pignot**. «Un eventuale pedaggio comporterebbe anche uno spostamento del traffico, in particolare sulle strade secondarie e verso i villaggi». Per Pignot ci sarebbe anche uno svantaggio di carattere sociale: «Cercando di contenere il traffico tramite il prezzo, vengono privilegiati i redditi più alti e allo stesso tempo vengono limitate le

opportunità di viaggio dei turisti meno abbienti». Inoltre, fa notare il Tcs, che invita a esaminare altre soluzioni «meno discriminatorie» per cercare di risolvere (o almeno mitigare) il problema dei chilometri di colonna al San Gottardo: «Il finanziamento delle strade è già oggi assicurato da diverse tasse e dazi. Ad esempio - prosegue Pignot - la tassa sugli oli minerali, la vignetta autostradale e l'imposta sugli autoveicoli».

Verdi liberali: 'Bloccare una proposta sul nascere dimostra poca lungimiranza'
Ma in Ticino non tutti sono schierati dalla parte del Consiglio di Stato. I Verdi Liberali, tramite comunicato stampa, parlano di «una mancanza di volontà da parte del governo a voler risolvere il problema. Dire no a priori, senza neanche valutare una fase di test o una proposta concreta da parte del Consiglio federale dimostra poca lungimiranza». Il Psv torna quindi alla carica con il suo suggerimento di un sistema di tariffa che varia in base al volume di traffico. «Ciò significa che il transito in settimana nei periodi di bassa stagione potrebbe costare meno di un caffè, ma nei weekend di alta stagione (ad esempio a Pasqua) costerebbe come gli altri valichi alpini europei».

Per le navette mancano i mezzi
Niente da fare per la proposta di introdurre delle navette-treno per spostare il traffico sui binari. A chiederlo era un'interrogazione di Patrick Rusconi (Pir). Le Ffs, si legge nella risposta del Consiglio di Stato, non dispongono e non prevedono l'ordinazione di materiale rotabile per produrre l'offerta richiesta. «La zona di carico-scarico auto a sud della stazione di Airolo riattivata nel 2001, è stata smantellata definitivamente». La proposta avanzata da Rusconi era di introdurre il servizio che nel 2001 - quando la galleria rimase chiusa per circa due mesi dopo un grave incendio - garantì i transiti tra nord e sud.

'Potrebbe decidere solo l'Assemblea federale'

Ovviamente sulla falsariga di quanto contenuto nella lettera inviata al Consiglio federale anche la risposta all'interrogazione dei deputati Verdi liberali, Massimo Mobiglia e Sara Beretta Piccoli, dove si chiedeva la posizione del governo a un eventuale pedaggio al San Gottardo: «Non offre nessuna garanzia di efficacia nella riduzione del traffico. Inoltre - aggiunge il Consiglio di Stato - l'introduzione di pedaggi non sarebbe autorizzata, se non attraverso eccezioni decise dall'Assemblea federale».