



# Iniziativa popolare «Per un equo finanziamento dei trasporti»

Stato: marzo 2016

## Gli argomenti del Consiglio federale

**L'iniziativa vuole impiegare in futuro l'intero gettito dell'imposta sugli oli minerali riscossa sui carburanti esclusivamente per la circolazione stradale, pertanto anche quella metà che oggi è a disposizione di tutti gli altri compiti della Confederazione. Questa modifica del comprovato sistema di finanziamento implicherebbe un radicale programma di risparmio per circa 1,5 miliardi di franchi. Inoltre l'iniziativa avrebbe conseguenze negative anche sui trasporti pubblici. Il Consiglio federale ha proposto un piano migliore presentando il progetto per la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Per questi motivi, Consiglio federale e Parlamento raccomandano di respingere l'iniziativa.**

Si preannunciano difficoltà per il finanziamento dei compiti della Confederazione connessi alla circolazione stradale. L'iniziativa intende evitarle. Perciò in futuro il gettito dell'imposta sugli oli minerali riscossa sui carburanti dovrebbe essere interamente a destinazione vincolata (destinato cioè esclusivamente alla circolazione stradale e al traffico aereo). Oggi il 50 per cento – circa 1,5 miliardi di franchi – dell'imposta sugli oli minerali è a destinazione vincolata. Il restante 50 per cento è a disposizione del bilancio generale della Confederazione. Con l'iniziativa, i mezzi riservati ai compiti connessi alla circolazione stradale e al traffico aereo crescerebbero di punto in bianco da 3,7 a circa 5,2 miliardi di franchi. Per gli altri compiti, alla Confederazione resterebbero disponibili circa 1,5 miliardi di franchi in meno ogni anno.

### **Necessità di un ulteriore programma di risparmio drastico**

L'attuazione dell'iniziativa richiederebbe maggiori entrate o maggiori risparmi. Tuttavia, nuove imposte o aumenti delle imposte sarebbero possibili solo nel medio termine. Nel prossimo futuro sarebbe quindi inevitabile ricorrere a un programma di risparmio, che negli anni dal 2020 al 2022 potrebbe ammontare fino al 6 per cento all'anno delle uscite influenzabili sul breve periodo e interessare molti settori di compiti: ne risentirebbero gli investimenti in formazione e ricerca. Occorrerebbero tagli ai pagamenti diretti ai contadini e alla promozione dello sviluppo regionale. Non sarebbero più disponibili mezzi a sufficienza per l'esercito e la protezione dei confini. Anche i contributi alle organizzazioni culturali e sportive, agli asili nido e alle misure di protezione dell'ambiente ne risentirebbero pesantemente. Probabilmente nessun settore della Confederazione sarebbe risparmiato.

Questo programma di risparmio peserebbe sulla Confederazione in un momento difficile. A

causa della crisi finanziaria e del debito sovrano nonché della forza del franco, nel bilancio federale è stato necessario prevedere, in un breve lasso di tempo, programmi di risparmio per circa 2,5 miliardi di franchi, le cui conseguenze si manifesteranno appieno nei prossimi anni. L'approvazione dell'iniziativa renderebbe inevitabili ulteriori risparmi, che ricadrebbero sui soliti compiti.

Rispetto al piano finanziario 2016–2018, approvato nel 2014, per molte uscite non vincolate sarebbe operata una riduzione media fino al 12 per cento del valore allora pianificato. Se anziché attuare tagli lineari si procedesse per priorità politiche, taluni compiti potrebbero risentirne in misura molto più marcata.

I tagli colpirebbero anche i Cantoni che in molti settori dipendono dalle prestazioni della Confederazione. Per compensarli dovrebbero attuare proprie misure di risparmio o aumentare le imposte.

### **Trasporti pubblici meno efficienti**

L'adozione dell'iniziativa sarebbe dannosa anche per i trasporti pubblici: anche in questo settore sarebbe necessario risparmiare milioni. Questo si ripercuoterebbe sul traffico regionale viaggiatori. I tagli colpirebbero in particolare le linee ferroviarie e di autobus scarsamente utilizzate. Molti Comuni nelle regioni periferiche verrebbero tagliati fuori dalla rete dei trasporti pubblici. In aggiunta, negli agglomerati dovrebbe essere rimandata o addirittura revocata l'intensificazione degli orari di servizio dei trasporti pubblici, a svantaggio di pendolari, scolari ecc.

L'iniziativa vuole inoltre sancire nella Costituzione che i mezzi riservati alla circolazione stradale debbano essere utilizzati «esclusivamente» per questo settore. Questa proposta è in contraddizione con la disposizione costituzionale sul finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF): nel 2014 Popolo e Cantoni hanno deciso che durante un periodo transitorio ogni anno 310 milioni di franchi al massimo provenienti dall'imposta sugli oli minerali debbano essere destinati al Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF). Non è chiaro quali conseguenze l'adozione dell'iniziativa potrebbe avere per questa disposizione costituzionale. Nel messaggio il Consiglio federale aveva espresso il parere che l'uso di mezzi provenienti dall'imposta sugli oli minerali per l'infrastruttura ferroviaria sarebbe stato ancora possibile. Spetterebbe al Parlamento chiarire questa questione in modo definitivo.<sup>1</sup>

Infine l'iniziativa rende ancora più economico prendere la macchina invece del bus o del treno. Poiché i veicoli consumano sempre meno carburante e le aliquote dell'imposta sugli oli minerali nonché il supplemento fiscale sugli oli minerali non hanno subito variazioni rispettivamente dal 1993 e dal 1974, il gettito d'imposta medio proveniente dagli automobilisti è diminuito di un terzo circa negli ultimi 20 anni. Ciò ha contribuito a far sì che in questo periodo le spese di trasporto della circolazione stradale aumentassero solo in misura del rincaro. L'iniziativa non modificherebbe in alcun modo questa tendenza. Al contrario, in passato le tariffe dei trasporti pubblici hanno subito una crescita superiore al rincaro. Anche in futuro gli utenti parteciperanno all'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria pagando prezzi più alti per i biglietti. Questo andamento a forbice delle spese di trasporto può favorire un ritorno al trasporto su strada e una maggiore congestione del traffico, in particolare nelle città e negli agglomerati.

### **Piano di finanziamento equo ed equilibrato del Consiglio federale**

Già alcuni anni fa, il Consiglio federale ha riconosciuto la necessità di intervenire sulla regolamentazione del finanziamento delle infrastrutture, sia stradali sia ferroviarie. Per il settore ferroviario, nel 2014 Popolo e Cantoni hanno accolto il progetto FAIF. L'elemento centrale è

---

<sup>1</sup> Messaggio del 19 novembre 2014 concernente l'iniziativa popolare «Per un equo finanziamento dei trasporti» (FF 2014 8305)

il FIF: alimentato tramite entrate a destinazione vincolata, il fondo finanzia in modo duraturo e sostenibile l'ampliamento e la manutenzione della rete ferroviaria. Oltre al bilancio della Confederazione, anche gli utenti delle ferrovie partecipano ai futuri ampliamenti pagando tariffe più alte.

Il Consiglio federale è del parere che anche per la circolazione stradale occorra una soluzione di finanziamento simile al FIF. Per questo ha sottoposto al Parlamento un progetto per la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Anche il FOSTRA è alimentato da entrate a destinazione vincolata. Il finanziamento dei futuri ampliamenti dovrebbe essere garantito, da un lato, mediante un moderato contributo degli automobilisti sotto forma di un aumento di pochi centesimi del supplemento fiscale sugli oli minerali, invariato dal 1974, e dall'altro con circa 400 milioni di franchi dalla Cassa federale tramite la destinazione vincolata dell'imposta sugli autoveicoli. Al contrario dell'iniziativa, che si limita a scaricare il problema del finanziamento su altri settori di compiti, questo approccio è equo ed equilibrato.