



Controargomentazioni agli argomenti del comitato dell'iniziativa «Per un equo finanziamento dei trasporti»

Stato: marzo 2016

Argomenti del comitato dell'iniziativa	Considerazioni del Consiglio federale
<p>Gli automobilisti sono la vacca da mungere della nazione. Essi pagano sempre più imposte.</p>	<p>Non più imposte, bensì meno La tassa d'utilizzazione delle strade nazionali è stata aumentata l'ultima volta nel 1995, l'imposta sugli oli minerali nel 1993 e il supplemento fiscale sugli oli minerali nel 1974. L'imposta sugli oli minerali e il relativo supplemento fiscale ammontano complessivamente a circa 74 centesimi per litro di benzina o diesel. Se le imposte su diesel e benzina fossero state adeguate al rincaro, rispettivamente dal 1974 e dal 1993, oggi ammonterebbero a circa 118 centesimi e sarebbero quasi del 60 per cento più alte. Inoltre, maggiore è il consumo di carburanti, più imposte devono essere pagate. Dal 1996 a oggi, il consumo di carburanti delle nuove automobili è sceso da 9 a circa 6,1 litri/100 km (2014). Nel 1996, percorrere con l'auto 15 000 km all'anno significava versare in media circa 1000 franchi all'anno di imposte sugli oli minerali (e supplemento). Nel 2015 le imposte versate con un veicolo attuale per la stessa percorrenza ammontavano a circa 680 franchi. Dunque, le imposte versate alla Confederazione per veicolo non sono aumentate, bensì chiaramente diminuite. È per questo motivo che si delineano delle difficoltà per il finanziamento delle strade.</p> <p>Moderato aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali, nessuna tassa sul CO₂ sui carburanti Con l'aumento di 6 centesimi al litro del supplemento fiscale sugli oli minerali, proposto dal Consiglio federale nel progetto per la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato, le imposte annuali salirebbero, secondo l'esempio sopra citato, da 680 a circa 735 franchi. Pertanto resterebbero comunque molto al di sotto dell'importo del 1996. Il Consiglio federale, nel suo messaggio del 28 ottobre 2015 concernente l'articolo costituzionale su un sistema d'incentivazione nel settore del clima e dell'energia, consiglia di rinunciare alla tassa sul CO₂ sui carburanti, almeno in una prima fase dopo il 2021.</p>

Argomenti del comitato dell'iniziativa	Considerazioni del Consiglio federale
<p>Il 60 per cento dell'imposta sugli oli minerali e della tassa d'utilizzazione delle strade nazionali confluisce nel bilancio generale della Confederazione o nei trasporti pubblici («uso diverso dal previsto»).</p>	<p>Tutti gli impieghi odierni delle imposte sugli oli minerali o di altre imposte sulla circolazione stradale sono sanciti nella Costituzione e quindi sono il risultato di votazioni popolari. Solo nel 2014, ad esempio, Popolo e Cantoni hanno confermato l'impiego limitato nel tempo dei mezzi provenienti dall'imposta sugli oli minerali (per un massimo di 310 mio. di fr.) e della TTPCP (per un massimo di 2/3) per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria nell'ambito del progetto FAIF. Pertanto non vi è un uso diverso o illegittimo dei mezzi provenienti dall'imposta sugli oli minerali.</p> <p>Destinazione vincolata del 72 per cento Il calcolo dei promotori dell'iniziativa, secondo cui il 60 per cento dell'imposta sugli oli minerali non è impiegato per le strade, è incomprensibile. Nel 2014, il gettito dell'imposta sugli oli minerali, del supplemento fiscale sugli oli minerali (esclusa la quota del traffico aereo) e della tassa d'utilizzazione delle strade nazionali (contrassegno) ha raggiunto complessivamente 5,2 miliardi di franchi. Di questi, il 72 per cento (3,8 mia.) è a destinazione vincolata.</p> <p>Il 59 per cento per i compiti stradali in senso stretto: il 59 per cento (3,1 mia.) è stato impiegato per le strade nazionali e per i contributi agli oneri stradali cantonali, alle strade principali, ai progetti stradali nel traffico d'agglomerato e alla protezione fonica lungo le strade.</p> <p>Il 13 per cento per i compiti connessi alla circolazione stradale: il 13 per cento (0,7 mia.) delle uscite nel 2015 è strettamente collegato al traffico stradale. Comprendono principalmente i contributi al trasferimento del traffico pesante dalla strada alla rotaia (compresi i contributi alla NFTA) e le misure di protezione dell'ambiente rese necessarie dalla circolazione stradale. Queste spese vanno indirettamente a vantaggio delle strade, poiché, ad esempio, riducono il traffico dei mezzi pesanti. Si generano così meno code e aumenta la sicurezza della circolazione.</p> <p>Il 28 per cento non è a destinazione vincolata Il 28 per cento (1,5 mia.) confluisce nel bilancio generale della Confederazione.</p>
<p>La destinazione vincolata garantisce un equo finanziamento dei trasporti.</p>	<p>Elevata sicurezza del finanziamento per le strade nazionali È indiscutibile che un'infrastruttura stradale efficiente sia di grande importanza per lo sviluppo economico della Svizzera. Difatti, già nel 1958 fu sancito nella Costituzione che una parte del «dazio sulla benzina» – l'odierna imposta sugli oli minerali – potesse essere utilizzata solo per i compiti connessi alla circolazione stradale (la cosiddetta destinazione vincolata).</p> <p>L'elevata destinazione vincolata è un'eccezione in Europa Oggi il 72 per cento del gettito dell'imposta sugli oli minerali e del contrassegno autostradale è destinato in modo vincolato al finanziamento speciale per il traffico stradale. I nostri Paesi vicini, ma anche i Paesi Bassi, la Gran Bretagna e la Spagna, non hanno soluzioni che privilegiano le strade in modo simile.</p> <p>La maggiore destinazione vincolata è a scapito di altri compiti della Confederazione Una destinazione completamente vincolata del gettito dell'imposta sugli oli minerali significherebbe privilegiare ancora di più il settore stradale rispetto a tutti gli altri compiti della Confederazione. Per mantenere equilibrato il bilancio federale, occorrerebbe quindi aumentare altre imposte o effettuare risparmi in altri compiti della Confederazione.</p> <p>Poiché sarebbe irrealistico aumentare le altre imposte in un prossimo futuro, le entrate che verrebbero sottratte agli altri compiti della Confederazione dovrebbero essere inevitabilmente compensate con un drastico 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</p>

Argomenti del comitato dell'iniziativa	Considerazioni del Consiglio federale
	<p>molti settori di compiti: ne risentirebbero gli investimenti in formazione e ricerca. Dovrebbero essere tagliate le misure per la promozione dell'agricoltura e dello sviluppo regionale. Verrebbero a mancare anche i mezzi per l'esercito e per la protezione dei confini. Sarebbe necessario ridurre i contributi alle organizzazioni culturali e sportive, agli asili nido e alle misure di protezione dell'ambiente. Molti di questi risparmi colpirebbero anche i Cantoni e i Comuni, che in molti settori dipendono dalle prestazioni della Confederazione. Tutto questo non è né equilibrato né equo.</p>
<p>Gli utenti stradali versano alla Confederazione circa 9 miliardi all'anno in imposte e tasse. Solo il 30 per cento di questo importo va a beneficio delle strade, il resto si disperde nelle casse federali.</p>	<p>Il calcolo degli autori dell'iniziativa si basa su supposizioni estremamente discutibili. La Costituzione stabilisce quali imposte degli utenti stradali, e in che misura, debbano essere impiegate per i compiti connessi alla circolazione stradale (destinazione vincolata). A essi è oggi destinata la metà dell'imposta sugli oli minerali e l'intero gettito del supplemento fiscale sugli oli minerali nonché del contrassegno autostradale. Delle entrate complessive di circa 5,2 miliardi di franchi (2014), 3,7 miliardi, ossia il 72 per cento, sono a destinazione vincolata e sono pertanto impiegati per tali compiti. Né i nostri Paesi vicini né i Paesi Bassi, la Gran Bretagna o la Spagna dispongono di simili destinazioni vincolate delle tasse riscosse sui carburanti.</p> <p>La differenza tra i 5,2 miliardi citati e i circa 9 miliardi di franchi di cui parlano i promotori dell'iniziativa deriva dal fatto che per il calcolo sono state considerate anche l'imposta sul valore aggiunto applicata ai carburanti e alle auto (ca. 2 mia.), la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP; ca. 1,5 mia.) e l'imposta sugli autoveicoli (ca. 0,4 mia.). Tuttavia non è corretto gettare queste imposte nello stesso calderone:</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'imposta sul valore aggiunto non è una tassa stradale, bensì serve al finanziamento del bilancio federale: le entrate provenienti dall'imposta sul valore aggiunto non ritornano in nessun caso direttamente al contribuente. • La tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) è impiegata con destinazione vincolata: le entrate provenienti dalla TTPCP vanno per 2/3 alla Confederazione e per 1/3 ai Cantoni. La quota della Confederazione è impiegata, come previsto dalla Costituzione, per ampliare l'infrastruttura ferroviaria, quindi anche per alleggerire il traffico pesante sulle strade, generando meno code e aumentando la sicurezza della circolazione. I Cantoni impiegano la loro quota innanzitutto per compensare i costi non coperti del traffico stradale da essi sopportati. Questa soluzione è stata più volte confermata alle urne dal Popolo svizzero. • Anche l'imposta sugli autoveicoli sarà a destinazione vincolata, secondo la volontà del Consiglio federale: in futuro questa imposta confluirà nel Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA).
<p>L'introduzione o l'aumento di imposte, tasse o emolumenti nel settore della circolazione stradale in futuro dovranno essere in ogni caso sottoposti al referendum facoltativo (obbligo del referendum).</p>	<p>Con l'obbligo del referendum, l'iniziativa vuole assicurare che gli automobilisti possano esprimersi in caso di adeguamenti delle aliquote di imposte e tasse. Tuttavia, questo disciplinamento non servirebbe in alcun modo per le attuali imposte e tasse principalmente rilevanti per il finanziamento della circolazione stradale. Infatti, l'imposta sugli oli minerali, il supplemento fiscale sugli oli minerali, la tassa d'utilizzazione delle strade nazionali e la TTPCP sono disciplinate a livello di legge. Le eventuali modifiche delle loro aliquote necessitano di adeguamenti delle rispettive leggi. Ogni adeguamento è assoggettato già oggi automaticamente al referendum facoltativo. Dunque, il disciplinamento previsto dall'iniziativa non è assolutamente necessario per le principali fonti del finanziamento stradale.</p>

Argomenti del comitato dell'iniziativa	Considerazioni del Consiglio federale
	<p>L'obbligo del referendum avrebbe conseguenze, ad esempio, per gli emolumenti dell'Ufficio federale delle strade, che dovrebbero essere nuovamente presentati al Parlamento con un messaggio e successivamente sottoposti al referendum facoltativo. Ciò implicherebbe elevati oneri amministrativi aggiuntivi per il Consiglio federale e per il Parlamento.</p>
<p>Per l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria e stradale servono mezzi finanziari aggiuntivi.</p>	<p>Il Consiglio federale condivide l'opinione dei promotori dell'iniziativa. Sia nel settore ferroviario sia in quello stradale è necessario assicurare il finanziamento delle infrastrutture:</p> <ul style="list-style-type: none"> • FIF per il traffico ferroviario: il progetto concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF), accolto da Popolo e Cantoni nel 2014, ha conferito una base duratura e sostenibile al finanziamento della manutenzione e dell'ampliamento della rete ferroviaria. L'elemento centrale è il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF), alimentato tramite entrate a destinazione vincolata. Anche gli utenti ferroviari partecipano ai futuri ampliamenti pagando tariffe maggiori. • FOSTRA per il traffico stradale: 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.
<p>Una parte consistente delle imposte versate dagli utenti stradali è impiegata per il finanziamento dei trasporti pubblici.</p>	<p>Sulla base della Costituzione federale, una parte delle imposte della circolazione stradale è impiegata per il traffico ferroviario e in particolare per il trasferimento del traffico pesante dalla strada alla rotaia. Questo libera le strade dalle code, aumenta la sicurezza della circolazione e va dunque anche a vantaggio degli automobilisti.</p> <p>Per quanto riguarda i contributi ai trasporti pubblici, si tratta, da un lato, di un contributo, limitato nel tempo, al FIF, per un massimo di 310 milioni di franchi all'anno provenienti dall'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata. Questo cofinanziamento termina nel 2030 circa ed è stato deciso a grande maggioranza da Popolo e Cantoni in occasione della votazione popolare del 9 febbraio 2014 concernente il progetto FAIF. Inoltre la Confederazione versa gran parte della propria quota di entrate provenienti dalla TTPCP (ca. 1 mia. di fr. all'anno) nel FIF. Anche questo utilizzo di mezzi per i trasporti pubblici è stato deciso dal Popolo nell'ambito del progetto FAIF ed è conforme alla destinazione vincolata ai sensi della Costituzione.</p>
<p>Gli utenti stradali coprono completamente i propri costi, mentre l'autonomia</p>	<p>Neanche gli utenti stradali coprono tutti i costi Con le imposte, gli utenti stradali coprono i costi per l'infrastruttura stradale, ma scaricano sulla collettività i costi dell'ambiente e degli incidenti. Gli utenti stradali si assumono nel complesso circa il 90 per cento dei costi da essi generati, il resto (ca. 6,3 mia. di fr. nel 2012) ricade sulla collettività¹.</p>

¹ (Fonte: Ufficio federale di statistica: <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/02/blank/04.html> pagina disponibile solo in tedesco e in francese.)

Argomenti del comitato dell'iniziativa	Considerazioni del Consiglio federale
finanziaria dei trasporti pubblici è del 40-50 per cento.	<p>Non mettere in competizione gli utenti del traffico La richiesta di applicare prezzi per il trasporto ferroviario secondo il principio di causalità, dato il minore grado di copertura dei costi della rotaia (49% rispetto al 90% della strada), non tiene conto del rapporto d'interdipendenza tra i vettori di trasporto. Strada e rotaia hanno entrambe punti di forza propri in fatto di assolvimento delle esigenze di trasporto. Un aumento considerevole dei prezzi dei trasporti ferroviari genererebbe un ritorno al trasporto su strada e maggiori code, in particolare negli agglomerati. Ciò non sarebbe nell'interesse della circolazione stradale.</p>
La circolazione stradale è importante per l'economia nazionale.	<p>La grande importanza economica della circolazione stradale è fuori discussione. Secondo il «Global Competitiveness Index» del World Economic Forum, la Svizzera dispone di una rete stradale altamente efficiente (9° posto su 140, cioè meglio di Germania, Stati Uniti o Regno Unito).</p> <p>Per far fronte alla costante crescita del traffico, Confederazione, Cantoni e Comuni investono all'anno circa 4,7 miliardi di franchi (2012) nella rete stradale. Nel 2014 sono stati effettuati investimenti per circa 2 miliardi nelle strade nazionali. A titolo di raffronto: gli investimenti nella rete autostradale tedesca, sette volte più estesa, ammontavano a circa 12 miliardi di euro nel 2014.</p> <p>Il numero delle ore di coda sulle strade nazionali è continuamente aumentato negli ultimi anni. Tuttavia, in molte altre città europee il problema delle code è maggiore rispetto alla Svizzera. Nel 2014 gli automobilisti svizzeri hanno trascorso in coda mediamente 29 ore, rientrando così nella media europea. A titolo di raffronto: Belgio 59 ore, Paesi Bassi 41 ore, Germania 39 ore (fonte: http://inrix.com/scorecard/).</p>
Le regioni periferiche non devono essere svantaggiate.	<p>Non lo sono neppure oggi. Grazie ai mezzi a destinazione vincolata provenienti dall'imposta sugli oli minerali e dal gettito della tassa d'utilizzazione delle strade nazionali (contrassegno), i Cantoni ricevono notevoli contributi per il finanziamento delle loro reti stradali (complessivamente ca. 640 mio. di fr. nel 2014). I Cantoni con reti stradali estese nelle regioni di montagna ricevono contributi superiori rispetto ai tipici Cantoni dell'Altopiano. Il Consiglio federale vuole mantenere saldo questo principio. Con il progetto FOSTRA sarà inoltre prolungato illimitatamente il sostegno alle strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche, originariamente limitato alla fine del 2027.</p> <p>L'accettazione dell'iniziativa indebolirebbe le regioni periferiche. Il programma di risparmio, necessario in caso di accettazione dell'iniziativa, colpirebbe in particolar modo le regioni periferiche, ad esempio la promozione del turismo o dei progetti nell'ambito della politica regionale della Confederazione. I tagli nel settore dei trasporti pubblici colpirebbero in particolare le linee ferroviarie e di autobus scarsamente utilizzate. Molti Comuni nelle regioni periferiche verrebbero tagliati fuori dalla rete dei trasporti pubblici.</p>