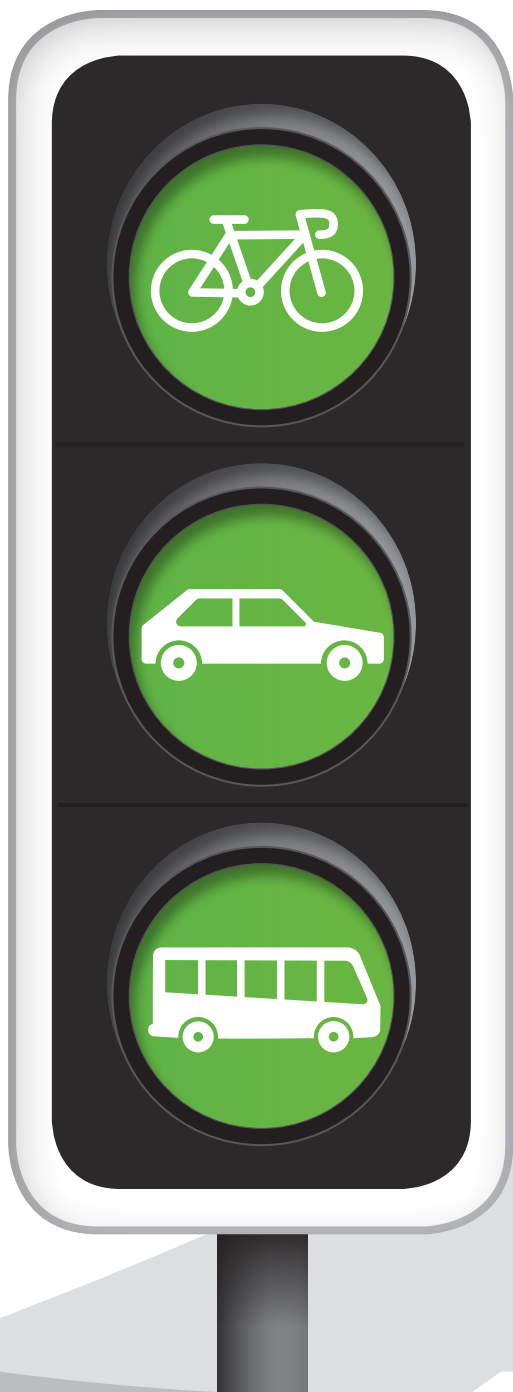


Iniziativa popolare federale

„Per un equo finanziamento dei trasporti“

(„Iniziativa della vacca da mungere“)

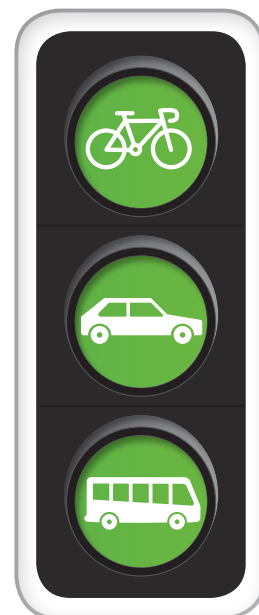


Argomentario

finanziamento-equo-trasporti.ch

Contenuti

- I. L'essenziale in breve
- II. Cosa vuole l'iniziativa?
- III. L'iniziativa in dettaglio
- IV. Gli argomenti più importanti a favore dell'iniziativa
- V. Chi trae beneficio dall'iniziativa
- VI. Importanza economica dell'iniziativa
- VII. Glossario



I. L'essenziale in breve

Code chilometriche, sovraccarico del traffico e lunghe colonne fanno ormai parte della quotidianità. Ne sono colpiti soprattutto le città e gli agglomerati. Se vi si aggiungono poi gli incidenti del traffico o i cantieri, gli utenti della strada perdono spesso un sacco di tempo. Le cause sono note: numerose strozzature, cattiva manutenzione e carenze funzionali delle strade svizzere fanno sì che la sicurezza e un veloce avanzamento sulle strade svizzere non siano più garantiti. A esserne colpiti sono tutti gli utenti della strada – dall'automobilista al pedone. Sono urgentemente necessari degli investimenti nell'infrastruttura stradale. E per questi sono occorrono i mezzi finanziari. Poiché, con l'attuale politica, sulla strada incombe una mancanza di finanziamenti, i progetti vengono rinviati sine die, invece di trovare per loro i necessari finanziamenti. E invece di cambiare il complicato sistema di finanziamento, si aumentano in continuazione le tasse.

Il Consiglio federale e i politici affermano che il denaro necessario per i progetti stradali manca. Ma gli automobilisti, i motociclisti e i guidatori di veicoli pesanti versano da decenni grandi importi nelle casse statali. In media generano per la Confederazione annualmente oltre 9 miliardi di franchi fra tasse e imposte – un sesto delle entrate totali della Confederazione. Se lasciamo fare al Consiglio federale, dovrebbero diventare ancora di più: con un nuovo "Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), che si sta creando, l'incombente lacuna nel finanziamento dovrebbe essere colmata tramite, fra le altre cose, un aumento della tassa sui carburanti. Pure un rincaro della vignetta autostradale è di nuovo oggetto del dibattito politico.

Gli utenti della strada diventerebbero così definitivamente la vacca da mungere della nazione. Dagli anni '60, il carico fiscale sugli utenti della strada è più che sestuplicato – con tendenza al rialzo! In realtà, ci sarebbe abbastanza denaro a disposizione. Ma dei 9 miliardi di franchi, solo uno scarso 30% è utilizzato per lavori inerenti alla strada. Il resto confluisce nella cassa generale della Confederazione o investito nel trasporto pubblico. Ciò è non solo scorretto, bensì anche contrario al principio della trasparenza dei costi e al principio di causalità.

Intanto, i politici di sinistra fanno tutto il possibile per ostacolare il traffico stradale. Con la redistribuzione di miliardi di denaro dei contribuenti al trasporto pubblico. In tutta evidenza senza successo. La strada è e rimane di gran lunga la forma di trasporto più importante. In Svizzera, quasi il 75% del trasporto di persone ha luogo su strada, mentre il trasporto su rotaia è solo del 15%.

Grazie al progresso tecnologico e all'innovazione, il criterio della sostenibilità gode di un'alta considerazione nel settore dell'automobile. In virtù delle nuove tecnologie di propulsione, le vetture consumano oggi molto meno carburante di una volta. Per lo Stato diminuiscono perciò le entrate fiscali sugli oli minerali. Il Consiglio federale vuole affrontare questa evoluzione con aumenti fiscali. E anche il calo del prezzo del petrolio serve da legittimazione per l'aumento delle tasse. Tuttavia, non è accettabile che le misure innovative a favore dell'ambiente vengano penalizzate con tasse più elevate. Tantomeno possono essere un motivo di aumento fiscale le evoluzioni dei prezzi dettate dal mercato. Già oggi, il consumatore deve pagare allo Stato il 60% del prezzo al litro della benzina.

È tempo di porre fine alla disparità di trattamento fra strada e rotaia. In occasione della votazione sul Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF), il popolo svizzero ha approvato un pacchetto di 6,4 miliardi per la ferrovia – in gran parte finanziato dalla comunità e dagli utenti della strada. Tuttavia, il FOSTRA nella sua forma attuale non si presenta come complemento al FAIF. E fino alla votazione popolare sull'iniziativa della vacca da mungere il 5 giugno 2016, il FOSTRA rimane una scatola a sorpresa, perché le Camere stanno ancora discutendo il progetto. Finora risulta che proprio il finanziamento sia il pomo della discordia. E proprio in questo senso, l'iniziativa "Per un equo finanziamento dei trasporti" propone una soluzione giusta. Essa esige che il 50% dell'imposta sugli oli minerali, che oggi affluisce nella cassa generale della Confederazione, sia vincolato all'investimento nella strada. Annualmente ci sarebbero così 1,5 miliardi di franchi supplementari a disposizione per progetti stradali che necessitano di un'urgente realizzazione.



II. Cosa vuole l'iniziativa?

L'iniziativa "Per un equo finanziamento dei trasporti" esige che, in futuro, l'imposta sugli oli minerali sia investita nell'infrastruttura stradale: imposte e tasse pagate dagli utenti della strada devono essere utilizzate per progetti finalizzati alla strada.

Per questo, anche quella metà dell'imposta sugli oli minerali che oggi confluisce nella cassa generale della Confederazione, deve essere vincolata (nuovo cpv 2bis). Il denaro che oggi viene assegnato al trasporto pubblico o ai cantoni, continuerà a essere utilizzato per questo. Tuttavia, è vietato al legislatore utilizzare ulteriori mezzi generati dall'impor-

ta sugli oli minerali, dal supplemento d'imposta gravante sui carburanti o dalla vignetta autostradale per altri investimenti al di fuori della strada (nuovo cpv 6).

Con l'iniziativa si rafforza anche il diritto di partecipazione democratica. L'introduzione o l'aumento di imposte, tasse o prelievi nel settore della circolazione stradale, e che quindi vanno a gravare sugli automobilisti, devono essere sottoposti al referendum facoltativo, al fine di rendere perlomeno possibile in ogni caso una votazione popolare (nuovo cpv 4).

Testo dell'iniziativa

Art. 86 cpv. 2^{bis} (nuovo), cpv. 3, cpv. 3^{bis}, frase introduttiva, cpv. 4, cpv. 5 (nuovo) e cpv. 6 (nuovo)

2^{bis} Impiega il prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti, eccetto i carburanti per l'aviazione, nonché il prodotto netto della tassa d'utilizzazione delle strade nazionali esclusivamente per i seguenti compiti e spese connessi alla circolazione stradale:

- a. costruzione, manutenzione ed esercizio delle strade nazionali;
- b. provvedimenti volti a promuovere il traffico combinato e il trasporto di veicoli a motore accompagnati;
- c. provvedimenti volti a migliorare l'infrastruttura dei trasporti nelle città e negli agglomerati;
- d. contributi ai costi delle strade principali;
- e. contributi a opere di protezione contro le forze della natura e a provvedimenti di protezione dell'ambiente e del paesaggio resi necessari dal traffico stradale;
- f. contributi generali alle spese cantonali per le strade aperte ai veicoli a motore;
- g. contributi ai Cantoni senza strade nazionali per la costruzione, la manutenzione e l'esercizio delle strade cantonali.

³ Abrogato

3^{bis} Impiega il prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti per l'aviazione esclusivamente per i seguenti compiti e spese connessi al traffico aereo:

⁴ L'introduzione o l'aumento di imposte, tasse o emolumenti nel settore della circolazione stradale devono essere sottoposti al referendum facoltativo ai sensi dell'articolo 141.

⁵ Se i mezzi per i compiti e le spese connessi alla circolazione stradale e al traffico aereo non bastano, la Confederazione riscuote un supplemento sull'imposta di consumo per i relativi carburanti.

⁶ È vietato qualsiasi uso, diverso da quello previsto, del prodotto netto di cui ai capoversi 2^{bis} e 3^{bis} e del prodotto netto del supplemento sull'imposta di consumo di cui al capoverso 5.

III. L'iniziativa in dettaglio

I compiti in relazione al traffico stradale sono oggi pagati dal cosiddetto "Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS)". Questo fondo vincolato alla destinazione viene alimentato con la metà dell'imposta sugli oli minerali, del supplemento d'imposta gravante sui carburanti, e delle entrate generate dalla tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (vignetta autostradale). L'altra metà del prodotto netto dell'imposta sugli oli minerali (tassa sul consumo di carburanti) confluisce oggi direttamente nella cassa generale della Confederazione. Globalmente, le imposte e tasse che la sola Confederazione riscuote sui carburanti (imposta sugli oli minerali), l'importazione di veicoli (tassa sui veicoli, dazi doganali), l'utilizzo delle reti autostradali svizzere (TTPCP, vignetta autostradale), e i ricavi sulle vendite di carburanti, veicoli e componenti di veicoli (IVA), ammontavano nel 2014 a Fr 9,2 miliardi. Ciò rappresenta più di un sesto dell'intero introito fiscale della Confederazione.

Circa il 44% (4,1 miliardi di franchi) di queste entrate è stato destinato, tramite la cassa generica della Confederazione, ad altri compi-

ti, quindi senza vincolo di destinazione. Solo circa il 32% (3 miliardi di franchi) è stato utilizzato a beneficio della strada, come per es. manutenzione, traffico ed estensione delle strade nazionali. U sesto (16,3%, 1,5 miliardi di franchi) è stato investito nel finanziamento dei grandi progetti ferroviari (per es. Alptransit), come pure nelle infrastrutture ferroviarie negli agglomerati. Oltre il 5% (485 milioni di franchi) sono andati, sotto forma di introiti TTPCP, ai cantoni senza un esplicito vincolo di destinazione. Circa il 4% (337 milioni di franchi) è andato a beneficio di misure di protezione (ambiente, paesaggio, natura), ricerca, amministrazione e altro.

Gli afflussi e i deflussi finanziari sono così confusi, che nemmeno il Consiglio federale è in grado di effettuare una separazione esatta fra i flussi di mezzi finanziari in progetti non stradali e stradali. Il controllo dell'osservanza del principio di causalità è perciò di fatto impossibile. Con l'iniziativa "Per i trasporti pubblici", l'Associazione traffico e ambiente (ATA) voleva addirittura aumentare il trasferimento di denaro generato dalla strada sull'altamente deficitario

trasporto pubblico. L'iniziativa pretendeva che più denaro prodotto dall'imposta sugli oli minerali venisse investito nel trasporto ferroviario. Della parte che non affluisce nella cassa della Confederazione, una metà sarebbe dovuta andare al trasporto ferroviario e l'altra a quello stradale.

Il Consiglio federale ha sì respinto questa iniziativa, ma presentando nel contempo un controprogetto (il cosiddetto progetto FAIF), che la popolazione svizzera ha approvato in votazione nel febbraio 2014. Il finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità, come pure l'ulteriore ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria avviene perciò, dal 1° gennaio 2016, unicamente attraverso il cosiddetto Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF). Ciò causa delle drastiche conseguenze al finanziamento delle strade: la destinazione ad altri scopi del denaro generato dalla strada viene così continuata. Il FIF esige infatti che le entrate prodotte dalle imposte fiscali sugli oli minerali continuino ad affluire nel FIF secondo una chiave stabilita (9% dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata, al massimo però 310 milioni di franchi l'anno).

Il FIF riprende così i compiti del cosiddetto Fondo FTP (decreto federale sulla costruzione e sul finanziamento di infrastrutture del trasporto pubblico), che in precedenza era uno strumento di finanziamento a tempo determinato, in particolare per finanziare progetti come Alptransit o Ferrovia 2000, inclusi gli ampliamenti inerenti allo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF), ecc.. Naturalmente, gli iniziativaisti accettano la volontà popolare: il denaro della strada che, nel quadro del progetto FAIF, viene in-

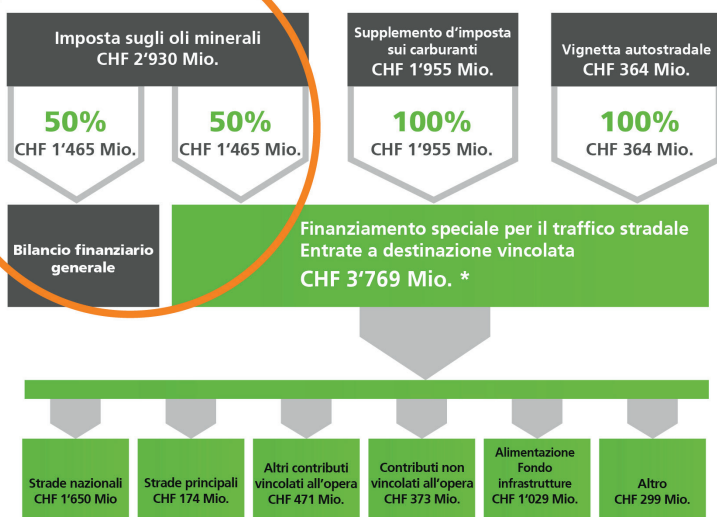
vestito nel trasporto pubblico, non è compreso nell'iniziativa! L'alimentazione del FIF per il trasporto pubblico è quindi assicurata. Il Consiglio federale vuole introdurre per la strada un sistema di finanziamento coerente con il FIF. Per il finanziamento delle strade nazionali e dei contributi alle misure per il miglioramento delle infrastrutture di trasporto nelle città e negli agglomerati, si creerà a livello costituzionale un Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). L'attuale finanziamento speciale per il traffico stradale sarà mantenuto in un'altra forma. Il FOSTRA è attualmente in fase di trattazione alle Camere federali, ma non promette alcun miglioramento sostanziale per un più equo finanziamento dei trasporti.

L'iniziativa "Per un equo finanziamento dei trasporti" rimane così l'unica soluzione per porre termine a questa evoluzione nella direzione sbagliata. Con la revisione dell'articolo 86 della Costituzione federale, dovrebbe essere assicurata la rigorosa osservanza del principio di causalità: le entrate generate dal trasporto stradale devono sottostare a un vincolo di destinazione ed essere investite nell'infrastruttura stradale. Da questa soluzione trarranno beneficio tutti: dal pedone fino al conducente di veicoli pesanti!

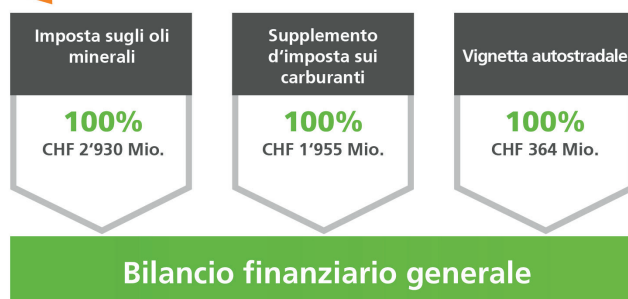
Inoltre, saranno rafforzati i diritti di partecipazione. L'introduzione o l'aumento di imposte, tasse ed prelievi nel settore del trasporto stradale dovranno in futuro sottostare al referendum facoltativo. Gli automobilisti attendersi nei prossimi anni diversi aumenti fiscali, come pure l'introduzione di nuove imposte, tasse e altri prelievi. È pertanto importante che possa co-decidere in merito.

L'iniziativa "Per un equo finanziamento dei trasporti" mette ordine!

Oggi:



Equo finanziamento dei trasporti:



*Entrate nette dopo compensazione delle spese per la riscossione della tassa per le strade nazionali.

Fonte: Bilancio della Confederazione 2014.

IV. argomenti più importanti a favore dell'iniziativa

1. Andiamo avanti!

Oltre 6'000 mezzi pubblici percorrono le strade svizzere. Tram, trolley bus, auto postali, eccetera traggono beneficio da un traffico fluido, esattamente come le automobili e i veicoli pesanti. Negli agglomerati e nelle città diversi mezzi di trasporto devono poter procedere senza ostacoli in spazi ristretti, uno accanto all'altro. In queste zone il problema delle code è sentito al massimo, perché i risanamenti e gli ampliamenti sono stati procrastinati troppo a lungo. Il popolo ha inoltre approvato chiaramente, in febbraio 2014, il progetto FAIF, con il quale il finanziamento dei progetti di trasporto pubblico è per la maggior parte assicurato. Gli iniziattivisti rispettano questa decisione popolare: i mezzi finanziari già assegnati al trasporto pubblico dovranno quindi continuare a essere investiti a questo scopo. Ma è importante anche non trascurare l'infrastruttura stradale, affinché in futuro sia garantita una circolazione pianificabile e sicura sulle strade.

Inoltre, anche le strade cantonali devono essere integre. E anche per questo occorrono investimenti. Grazie all'iniziativa, i cantoni e i comuni avrebbero a disposizione più mezzi finanziari. Perché i cosiddetti contributi non direttamente vincolati a opere della Confederazione verrebbero aumentati. Questo importo costituisce oggi il 10% delle entrate vincolate dell'imposta sugli oli minerali. Con la destinazione completamente vincolata dell'imposta sugli oli minerali, automaticamente il 10% di 1,5 miliardi – ossia 150 milioni di franchi – supplementari andrebbero ai cantoni. Questi ne darebbero una parte ai comuni per la costruzione e la manutenzione delle strade comunali.

Il timore dei cantoni di poter essere colpiti in altri settori dalle misure di risparmio della Confederazione sono immotivati, si tratta solo di affermazioni degli avversari. Le minacciate misure di risparmio difficilmente troverebbero una maggioranza in Parlamento.

2. Strade sicure salvano vite!

Negli ultimi vent'anni il traffico sulle strade nazionali è più che raddoppiato. Su molti tratti la capacità delle strade è giunta al limite. Le strozzature devono essere eliminate urgentemente. Delle circonvallazioni attorno a quartieri residenziali assicurerebbero più tranquillità e,

soprattutto, più sicurezza. Città, villaggi e agglomerati devono con urgenza essere sgravati dal traffico.

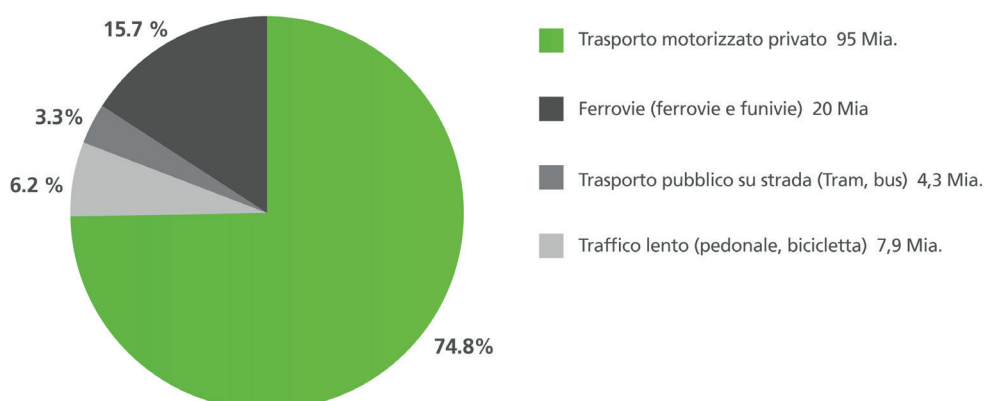
La necessità d'intervento è incontestata. Il traffico è in continua crescita. Sulle strade nazionali si fa sempre più dura. Nelle città e negli agglomerati i mezzi pubblici devono trasportare sempre più pendolari. I pendolari giornalieri da e verso il lavoro erano già nel 2013 3,8 milioni. Parecchi mezzi di trasporto diversi devono poter circolare l'uno accanto all'altro senza ostacoli. Più persone e più mezzi di trasporto significano un crescente pericolo d'incidenti. Risparmiare sull'infrastruttura dei trasporti sarebbe disastroso. Gli investimenti necessari devono essere effettuati immediatamente

3. Basta code!

Il sovraccarico della rete stradale non solo è fastidioso ma, soprattutto, aumenta in continuazione. Oltre il 90% delle zone d'agglomerato è toccato dal problema delle code, perché le reti di trasporto locali, regionali e nazionali si sovrappongono. Il numero di ore in coda sulla rete svizzera delle strade nazionali, che dal 2008 è raddoppiato, lo sta a dimostrare. Nel 2014, le Svizzere e gli Svizzeri sono stati in coda per 21'541 ore. Il motivo principale è la congestione del traffico. Questa è responsabile di tre quarti di tutte le ore in coda. Ciò costa al contribuente svizzero, ma anche all'economia, annualmente circa 2 miliardi di franchi (costi di tempo, energia, ambiente e incidenti).

Per ridurre questi costi sono necessari degli investimenti nella rete stradale. Ne approfitterebbero in particolare le aziende industriali e commerciali – e, con loro, i consumatori. Perché la forma di trasporto di gran lunga più importante è ancora la strada (vedi grafico sotto). Più di tre quarti del trasporto di persone ha luogo su strada. Solo il 15% dei trasporti avviene su rotaia. Senza il trasporto individuale di persone e di merci, sarebbe la morte dell'economia svizzera. Una raggiungibilità efficiente e precisa non è solo un fattore di logistica importante per imprenditori, industrie e amministrazione pubblica. Anche molte famiglie e privati dipendono dall'auto.

Prestazioni nel trasporto di persone 2014



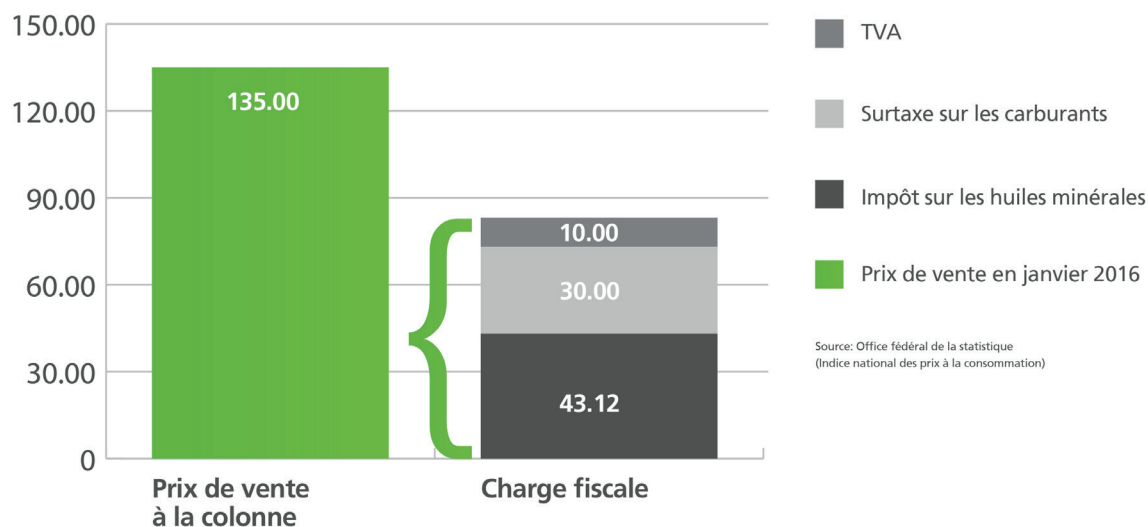
IV. argomenti più importanti a favore dell'iniziativa

4. Il denaro generato dalla strada appartiene alla strada

Circa il 60% delle spese della Confederazione per i trasporti è assegnato al trasporto pubblico. Per contro, solo il 35% viene investito nel trasporto su strada, nonostante che quest'ultimo generi molte più entrate per la Confederazione – **ossia annualmente circa 9 miliardi di franchi!** A queste entrate appartengono l'imposta sugli oli minerali, la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (vignetta autostradale), le tasse sui motoveicoli e la Tassa sui veicoli pesanti. Dal 1960, le tasse sono più che sestuplicate. Con il FOSTRA, il Consiglio federale intende aumentare ulteriormente l'imposta sugli oli minerali. Il popolo ha respinto una vignetta più cara, i politici della Berna federale vogliono tuttavia – nel quadro del progetto FOSTRA – condurre in porto comunque un rincaro della vignetta. Se non si impone un cambio di rotta, questa rapina ai danni degli automobilisti continuerà sullo stesso stile. Già oggi, gli automobilisti versano il 60% del prezzo al litro della benzina allo Stato. Peraltro, il principio di causalità è uno dei principi fondamentali stabi-

lito dalla Costituzione federale. Questo stabilisce che chi causa i costi deve anche provvedere a coprirli. Gli avversari dell'iniziativa minacciano programmi di risparmio. Mettono in campo le spese per l'agricoltura, per la difesa nazionale e per la formazione. Evidentemente si dimentica che, con l'accettazione dell'iniziativa, cadrebbe solo il 2% del bilancio federale (66 Mia. di franchi) destinato a scopi generici. Tanto per ricordare: quando la Banca nazionale svizzera, il 15 febbraio 2015, rinunciò al tasso minimo di cambio del franco, migliaia di aziende in Svizzera dovettero da un giorno all'altro procedere a dei risparmi di oltre il 15%. Delle misure di risparmio del 5-10% sono all'ordine del giorno nell'imprenditoria – ogni azienda deve essere in grado di sopportarle. Anche la Confederazione potrebbe senza problemi risparmiare il 2% delle spese. Le misure di risparmio minacciate non solo sono irrealistiche – ma servono solo a creare insicurezza allo scopo di ostacolare l'iniziativa.

Esence: prix de vente et charge fiscale [en centimes par litre]



Basée sur le prix de vente moyen de janvier 2016, la charge fiscale (impôt sur les huiles minérales, surtaxe sur les carburants, TVA) représente environ 60% du prix de vente. Le reste de ce prix se compose de la valeur de la marchandise (pétrole brut) et de la marge commerciale.

5. Provato fabbisogno finanziario – Le strade hanno urgentemente bisogno di denaro!

La rete di strade nazionali svizzera è al limite della sua capacità. Dal 1995, la lunghezza globale delle strade è rimasta costante. Solo la rete delle strade nazionali si è, fra il 1995 e il 2012, estesa del 17%. Nonostante l'infelice redistribuzione miliardaria dalla strada alla ferrovia, i pronostici annunciano un'ulteriore crescita del traffico stradale nei prossimi anni. Più persone con più veicoli significano più traffico. L'ampliamento e la manutenzione delle strade devono essere portate avanti adesso. Il fabbisogno d'investimenti è enorme. In tutta la Svizzera, molte città, agglomerati e villaggi stanno aspettando la costruzione o l'estensione di circonvallazioni e di strade d'accesso. Più vecchie sono le strade e tanto più costosa ne è la manutenzione.

Questa situazione di partenza dimostra chiaramente che la strada necessita con urgenza delle entrate da lei stessa generate per il finanziamento dei suoi propri progetti. Gli attuali accantonamenti del Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS) sono già totalmente esauriti fino alla fine del 2018. Dopo di allora, la mancanza di finanziamenti ammonterà a 1,2 miliardi di franchi l'anno. Il Trasporto stradale dipende quindi dai mezzi finanziari. Non è concepibile che, considerata questa situazione, il denaro generato dalla strada sia impiegato in primo luogo per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria o per il miglioramento della cassa ordinaria della Confederazione, per cui la strada non riesce più a finanziare se stessa.

6. Rafforzare la democrazia: gli utenti della strada devono poter dire la loro

È fastidioso che gli utenti della strada debbano pagare sempre più tasse sull'aumento delle quali non possono però nemmeno dire la loro. È il caso, per esempio, della tassa sul traffico pesante (art. 8 e 9) e della compensazione per i carburanti (art. 26- Legge sul CO₂). Proprio di fronte alla concreta possibilità che il carico fiscale debba crescere ancora, è importante che la facoltà di co-decisione degli utenti della strada

sia ancorata nella Costituzione. Se l'automobilista deve pagare, deve anche avere il diritto di dire la sua. In una democrazia diretta, questa strada porta notoriamente alle urne. Le decisioni d'introduzione o di aumento di tasse, imposte o prelievi che colpiscono il trasporto stradale commerciale o privato, devono perciò sottostare obbligatoriamente a una decisione popolare.

V. Chi trae beneficio dall'iniziativa

L'iniziativa federale "Per un equo finanziamento dei trasporti" fa sì che siano assicurati i mezzi finanziari necessari per l'eliminazione di strozzature (autostrada di Glatt, circonvallazione di Morges, Gubrist, ecc.), per importanti circonvallazioni e strade d'accesso (per esempio l'autostrada dell'Oberland), per la manutenzione e l'esercizio di importanti assi del traffico, come pure per la costruzione di nuove strade di traffico. Dopo l'approvazione dell'iniziativa, il legislatore potrà porre mano ai singoli progetti. Tutti traggono beneficio dall'iniziativa: dal pedone al conducente di veicoli pesanti!

● **gli utenti dei mezzi di trasporto pubblici:** oltre 6'000 veicoli pubblici transitano sulle strade. Tram, trolley bus, auto postali, ecc. dipendono da un traffico scorrevole, affidabile e sicuro.

● **Cantoni e comuni:** i cosiddetti contributi non direttamente vincolati a opere, dalla Confederazione ai cantoni saranno aumentati. Questo importo ammonta oggi al 10% delle entrate vincolate dell'imposta sugli oli minerali. Con la destinazione completamente vincolata dell'imposta sugli oli minerali, automaticamente il 10% di 1,5 miliardi – ossia 150 milioni di franchi – supplementari andrebbero ai cantoni. Questi ne darebbero una parte ai comuni per la costruzione e la manutenzione delle strade comunali

● **Città e agglomerati:** negli agglomerati e nelle città diversi mezzi di trasporto devono poter procedere senza ostacoli in spazi ristretti, uno accanto all'altro. In queste zone il problema delle code è sentito al massimo, perché i risanamenti e gli ampliamenti sono stati procrastinati troppo a lungo.

● **Regioni periferiche:** molte regioni periferiche non sono servite dal trasporto pubblico o lo sono in modo insufficiente. Per loro potranno finalmente essere costruite importanti strade d'accesso. Le strade disponibili avranno una migliore manutenzione. La popolazione di queste regioni dipende in modo particolare da un trasporto stradale efficiente.

● **Economia e commercio:** le aziende industriali e commerciali ne beneficerebbero particolarmente – e quindi anche i consumatori. Perché la forma di trasporto di gran lunga più importante è sempre ancora la strada. Più di tre quarti dei trasporti hanno luogo su strada. Solo il 16% si effettua su rotaia e il restante 7% su altre forme di trasporto (acqua, ferrovie speciali). Il trasporto di merci avviene per il 60% su strada, solo il 38% su rotaia. La strada è e rimane di gran lunga la forma di trasporto più importante. In Svizzera, quasi il 75% del trasporto di persone ha luogo su strada, mentre il trasporto su rotaia è solo del 15%. Il cosiddetto "Modalsplit" si è negli ultimi anni sviluppato chiaramente a favore della strada. Senza il trasporto stradale delle persone e delle merci, sarebbe la fine dell'economia svizzera

● **Utenti della strada e pedoni:** negli ultimi vent'anni, il traffico sulle strade azionali è più che raddoppiato. Su molti tratti la capacità delle strade è giunta al limite. Delle circonvallazioni attorno a quartieri residenziali assicurerebbero più tranquillità e, soprattutto, più sicurezza. I residenti presso strade molto frequentate e i pedoni sono quindi anche loro fra i beneficiari dell'iniziativa. E naturalmente, gli utenti della strada potranno finalmente di nuovo arrivare alle loro destinazioni senza ostacoli, code e stress – senza per questo attingere ulteriormente dalle loro tasche.

VI. Importanza economica dell'iniziativa

Per lo sviluppo e l'esistenza stessa dell'economia svizzera, dei buoni collegamenti stradali sono un presupposto fondamentale. Ma la mobilità non è determinante solo per l'economia e il commercio. Anche per ognuno di noi la libertà di movimento personale e individuale sarebbe molto limitata senza i trasporti. Con oltre 46 miliardi di franchi e più di 218'000 posti di lavoro, la strada è, per valore aggiunto e impiego, la forma di trasporto più importante – molto più della ferrovia e, decisamente, della navigazione e dell'aereo.

Tuttavia, la politica svizzera dei trasporti si concentra soprattutto sulla politica di trasferimento del traffico e sul traffico ferroviario. Tutte le misure per il trasferimento dalla strada alla rotaia non hanno però influito durevolmente sul "Modalsplit" strada/ferrovia. Al contrario! L'importanza del trasporto stradale aumenta in continuazione, il che è da attribuire a diversi fattori. La globalizzazione, la

suddivisione del lavoro, l'impiego del tempo libero e l'aumento del reddito sono motivi fondamentali della crescente domanda della forma di trasporto strada. E anche il trasporto pubblico non potrebbe funzionare senza la strada. Circa il 75% delle persone trasportate dal mezzo pubblico utilizza la strada.

Sarebbe disastroso non solo dal punto di vista politico, ma anche economico, ignorare più a lungo le reali necessità del settore dei trasporti. Le strade esistenti devono essere risanate e ampliate con urgenza. L'economia Svizzera ha successo soltanto se può disporre di strade sicure ed efficienti, sulle quali persone, merci, energia e informazioni possano essere trasportate più velocemente, a minor costo e su distanze più lunghe. Gran parte della rete di strade nazionali è stata costruita negli anni '70 e '80. Quanto più le strade sono vecchie e tanto più costa la loro manutenzione. Sono necessari

investimenti dall'1,5 al 2% del valore di sostituzione. più di 4 miliardi di franchi l'anno. La costruzione di importanti circonvallazioni e l'eliminazione di strozzature non sono comprese in questa cifra. Con l'iniziativa per un equo finanziamento dei trasporti, ci sarebbero annualmente a disposizione circa 1,5 miliardi di franchi. In realtà, il beneficio per l'economia è molto più grande. In uno studio sugli effetti benefici del traffico risalente al 2006, la Confederazione ha constatato che per ogni franco investito nel trasporto stradale risultava un valore aggiunto cinque volte superiore a quello del trasporto su rotaia. Ma la politica sembra non aver ancora realizzato l'importanza della strada. L'efficienza delle strade è semplicemente data per scontata. È un errore di valutazione fatale. Questo blocco edilizio, a tutti gli effetti, delle strade deve finire. Alla strada deve essere finalmente riconosciuta l'importanza che merita. Solo allora sarà possibile un'evoluzione che corrisponda all'importanza economica e sociale della strada.

Oltre all'economia, ne trae beneficio, non da ultimo, il consumatore. Perché un'infrastruttura efficiente e affidabile diminuisce notevolmente il costo delle transazioni per tutti gli attori economici. Intanto, delle piccole interferenze portano già a ritardi di produzione in tutti i settori e nelle aziende. Le conseguenze della costante crescita delle ore in colonna a causa di congestionamenti del traffico costa all'economia svizzera annualmente circa 2 miliardi di franchi.

L'iniziativa della vacca da mungere offre un rimedio: essa assicura alla strada consistenti mezzi finanziari per degli investimenti importantissimi per l'economia.

Non da ultimo, ciò è corretto dopo che, con l'accettazione del progetto FAIF, si è pronti a investire nella rotaia più di 6 miliardi di franchi. Un'infrastruttura ferroviaria efficiente è giusta e importante. Però c'è bisogno di ambedue: la strada e la rotaia. Al contrario di quanto succede con la ferrovia, dal 1995 il grado di autofinanziamento della strada supera il 100%. La strada rende, copre interamente i propri costi e non necessita di sovvenzioni statali. Ben diversa è la situazione della ferrovia: per una tratta percorsa dalla ferrovia su due, i costi sono assunti dallo Stato. Il grado di autofinanziamento è del 43%. Una grossa parte è finanziata con denaro generato dalla strada. In questo senso, con l'iniziativa per un equo finanziamento dei trasporti non cambierebbe granché, tuttavia si stabilirebbe finalmente la par condicio fra strada e rotaia, perché alla strada verrebbe messa a disposizione una parte maggiore del "suo" denaro.

VII. Glossario

Vignetta autostradale

Dal 1985, per l'utilizzo delle autostrade (strade nazionali 1. e 2. classe) deve essere pagata una tassa. Essa viene riscossa sotto forma di tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (la cosiddetta vignetta autostradale), il cui prezzo di vendita ammonta a Fr 40.-. La vignetta autostradale è valida per il periodo dal 1° dicembre dell'anno precedente fino al 31 gennaio dell'anno stampato sulla stessa. Il 24.11.20213, il popolo svizzero ne ha rifiutato il rincarato a Fr 100.- con il 60,5% dei voti (rifiuto nella totalità dei cantoni).

Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FinFer)

Il FinFer è il successore a tempo indeterminato dell'FTP – Fondo creato per il finanziamento dei grandi progetti ferroviari (vedi sotto). Il finanziamento dell'esercizio e della manutenzione, rinnovamento e modernizzazione, come pure l'ulteriore ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria avviene dal 1° gennaio 2016, unicamente tramite FinFer. Il FinFer riprende anche i debiti (anticipi cumulati) dell'FTP alla fine del 2015.

Per il finanziamento dei suoi compiti, il FinFer dispone durevolmente dei seguenti mezzi:

- al massimo due terzi del prodotto netto della Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP);
- 1 ‰ dell'IVA;
- 2% del prodotto dell'imposta federale diretta delle persone fisiche;
- 2,3 miliardi di franchi dal budget generale della Confederazione, che saranno adeguati all'evoluzione del reale prodotto interno lordo e al rincarato (rincarato indicizzato delle opere ferroviarie) e
- contributi cantonali dell'ordine di 500 milioni di franchi.

Oltre a ciò, al FinFer saranno assegnati a termine i seguenti mezzi:

- un 1‰ supplementare sull'IVA (dal 2018 fino al massimo al 2030);
- 9% del prodotto netto dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (fino al totale rimborso degli anticipi cumulati dell'FTP, al massimo tuttavia 310 milioni sulla base dei prezzi del 2014. .

VII. Glossario

Tasse sulla benzina	Imposta sugli oli minerali, supplemento d'imposta sugli oli minerali e tasse d'importazione più Imposta sul valore aggiunto (IVA).
Grado d'auto-finanziamento	Il grado d'autofinanziamento sta a indicare la situazione finanziaria di una pubblica azienda o ente. Quanto più le entrate e le uscite sono equilibrate, tanto più alto è il grado d'autofinanziamento. Al 100% non esiste più il deficit.
Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF)	FAIF sta per "Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria". A seguito della votazione popolare del 2014, è stato ancorato nella Costituzione un nuovo fondo a tempo indeterminato per l'infrastruttura ferroviaria (FinFer). FAIF ne regola l'ampliamento a tappe. Sui progetti concreti decide ogni volta il Parlamento con un ritmo che va dai quattro agli otto anni. Il Consiglio federale ha messo in vigore la norma costituzionale FAIF, come pure le leggi e le ordinanze ad esso collegate, a inizio 2016. La prima fase di ampliamento fino al 2025 prevede investimenti per un ammontare di 6,4 miliardi di franchi.
Fondo FTP	Decreto federale del 9 ottobre 1998, concernente la costruzione e il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici (per es. Alptransit, Ferrovia 2000). Il fondo è alimentato da quote dell'IVA, della TTPCP e dell'imposta sugli oli minerali.
Prestazioni fiscali	Tutte le imposte, tasse e prelievi riscossi dalla Confederazione.
TTPCP	Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP). La TTPCP è una tassa federale dipendente dal peso totale, dal livello di emissioni e dai chilometri percorsi in Svizzera e in Liechtenstein. Viene applicata a tutti i veicoli a motore e ai loro rimorchi che <ul style="list-style-type: none"> ● hanno un peso autorizzato di oltre 3,5 tonnellate, ● servono al trasporto di merci e ● sono immatricolate in Svizzera o all'estero e percorrono la rete stradale pubblica della Svizzera.
Imposta sugli oli minerali	Speciale tassa sul consumo di petrolio, oli minerali, gas naturale e sui prodotti da essi questi derivati, in particolare carburanti. L'entità è diversa a seconda del prodotto. Per la benzina ammonta a 43,12 centesimi per litro.
Supplemento d'imposta sugli oli minerali	Il supplemento d'imposta sugli oli minerali è riscosso su tutti i carburanti. Per la benzina ammonta a 30 centesimi per litro.
Modalsplit	Modalsplit è la ripartizione delle prestazioni di trasporto fra le diverse modalità di trasporto
Rete di strade nazionali	Strade gestite dalla Confederazione quali autostrade, strade nazionali o strade principali. La rete svizzera di strade nazionali non comprende quindi solo la rete autostradale perché, punto primo, anche certe "non autostrade" (strade nazionali e strade principali) appartengono alla rete di strade nazionali, e secondo, perché esistono anche delle autostrade cantonali. Per le strade classificate come nazionali, la Confederazione è responsabile del finanziamento, esercizio, manutenzione e ampliamento. L'ente responsabile è l'Ufficio federale delle strade.
Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA)	Per finanziare solidamente anche progetti stradali, il Consiglio federale intende creare un fondo a tempo indeterminato per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato. Il 9 febbraio 2014, il popolo ha approvato, con il cosiddetto progetto FAIFU, la creazione di un fondo per il finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Con il FOSTRA, il Consiglio federale intende trattare allo stesso modo la strada e la rotaia ma, secondo le attuali discussioni politiche, il progetto sarebbe legato a un aumento delle tasse pagate dagli utenti della strada.

VII. Glossario

Nuove tecnologie di propulsione	Concetti di propulsione di veicoli che si distinguono, per ciò che riguarda il tipo di energia, dalle tecnologie diffuse sul mercato. A queste tecniche è legata la speranza di poter risolvere i problemi che caratterizzano i motori tradizionali, quali l'inquinamento ambientale o l'esaurimento delle fonti di carburanti fossili (petrolio).
Contributi non direttamente vincolati alle opere dalla Confederazione ai cantoni	La Confederazione utilizza l'imposta sugli oli minerali, che è destinata al trasporto stradale, e il prodotto netto della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali, fra le altre cose, per dei cosiddetti contributi non direttamente vincolati alle opere. Si tratta di spese cantonali per strade aperte ai motoveicoli, cantoni privi di strade nazionali già aperte al traffico (Art. 3, lett. d della legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali).
Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS)	Il finanziamento dei compiti e delle spese inerenti al traffico stradale a livello federale avviene attraverso il Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS). Il FSTS è alimentato dai ricavi dell'imposta sugli oli minerali (50%), dal supplemento fiscale sugli oli minerali (100%) gravante sui carburanti (aeromobili esclusi) e dai proventi netti del contrassegno autostradale (vignetta). Oltre al finanziamento dell'infrastruttura stradale federale, cioè delle strade nazionali, vengono erogati contributi ai cantoni per la loro infrastruttura stradale o contributi per altri settori di intervento federale, sempre legati al traffico stradale.
Trasferimento	Trasferimento sta a indicare la pretesa di trasportare le merci per ferrovia anziché su strada.
Principio di causalità	Esige che chi causa dei costi, li debba anche coprire. Il principio di causalità fa parte dei principi fondamentali della Costituzione federale svizzera.
Valore di sostituzione	Il valore di sostituzione indica il costo d'acquisto di un bene economico uguale o paragonabile, per esempio una strada o un ponte stesso o analogo, in futuro.
Vincolo di destinazione	Determinati mezzi finanziari (o prestazioni in natura) possono essere impiegati solo per scopi precisamente definiti.