

COMITATO SVIZZERO D'AZIONE
CONTRO IL CONTRASSEGNO AUTOSTRADALE

Servizio di documentazione di lingua italiana
Casella postale 2336
6901 L u g a n o
Tel. 091 - 23 14 02

NO AL CONTRASSEGNO AUTOSTRADALE

In circa 25 anni, la Confederazione ha creato una rete di strade nazionali che ha sensibilmente migliorato i collegamenti tra le diverse parti del paese e assorbito una parte importante del traffico motorizzato in costante aumento. Attorno alle principali città svizzere si sono costruite piccole e grandi circonvallazioni autostradali per facilitare gli spostamenti da un'estremità all'altra degli agglomerati e alleggerire la circolazione del centro-città. Tutti questi lavori sono stati finanziati grazie alla tassa sui carburanti.

Nel febbraio 1983, il popolo e i cantoni hanno accettato che la tassa sui carburanti fosse mantenuta allo scopo di permettere in particolare un aiuto finanziario ai cantoni e ai comuni che dispongono solo di entrate fiscali generali per finanziare le uscite destinate alle strade.

Mentre il Consiglio federale vi si oppone, le Camere federali propongono oggi d'introdurre un contrassegno stradale.

Non avendo destinazione speciale, questo canone per l'utilizzazione delle strade nazionali è una vera e propria nuova imposta. Con tale tassa federale che colpisce una categoria particolare di contribuenti, si chiede agli utenti delle autostrade - Svizzeri e stranieri - di contribuire al risanamento del bilancio della Confederazione.

Ora, l'automobilista svizzero non solo paga l'insieme delle spese federali in materia di strade, ma, in quanto contribuente, paga la sua parte di strade cantonali e soprattutto comunali. Anche l'automobilista straniero contribuisce alla costruzione e alla gestione delle strade nazionali, poiché il consumo di benzina da parte di veicoli stranieri rende annualmente circa 250 milioni di franchi provenienti dalla tassa sui carburanti.

Il 26 febbraio prossimo, occorre rifiutare un contrassegno autostradale che è solo una manovra di politica fiscale della Confederazione, a scapito dei cantoni e dei comuni.

La cassa generale della Confederazione è alimentata di circa 1,4 miliardi di franchi provenienti dai dazi doganali sui carburanti, dai dazi doganali sui veicoli a motore e gli accessori, da tasse diverse, dall'ICA sui carburanti e i veicoli.

Lo sforzo fiscale che si esige dal traffico stradale motorizzato è dunque nettamente sufficiente.

* * *

COMITATO SVIZZERO D'AZIONE
CONTRO IL CONTRASSEGNO AUTOSTRADALE

TASSE STRADALI: ABBIAMO GIA' PAGATO

Ciascuno di noi si ricorda, o perlomeno dovrebbe ricordarsi: che, quando la Confederazione aveva finalmente deciso di recuperare il ritardo in materia di autostrade, il Consiglio federale era riuscito a far accettare la soprattassa sui carburanti solo a condizione che la stessa venisse formalmente ridotta man mano che la costruzione della nostra rete autostradale avanzava.

Questa promessa non è stata mantenuta. Al contrario, l'anno scorso, in votazione popolare, anche se le nostre autostrade sono ora largamente pagate, il Consiglio federale ci domandava non solo di continuare a pagare questa soprattassa, bensì pure di autorizzarlo a intascare una parte di questa tassa per coprire i gravi deficit delle finanze federali.

Ora, ben lungi dall'esprimere la propria riconoscenza per il civismo dimostrato dagli automobilisti, che hanno accettato un reale sacrificio (mentre la benzina avrebbe dovuto subire un ribasso di almeno 10 centesimi al litro), ecco che il Consiglio federale ci propone oggi un contrassegno autostradale che dovrebbe fruttare circa 300 milioni di franchi all'anno alla Confederazione.

In altre parole, ci viene proposto un contrassegno per pagare delle autostrade ... che abbiamo già pagato tramite la soprattassa sui carburanti.

E, ancora una volta, il Consiglio federale si avvale dello stesso trucco, dello stesso artificio. Nell'opuscolo inviato a tutti i cittadini, esso insiste in particolare sul fatto che questo contrassegno verrebbe introdotto "solo per una durata limitata di dieci anni".

Che il Consiglio federale abbia disperatamente bisogno di denaro, dunque di nuove imposte, è una cosa. Ma che consideri gli automobilisti alla stregua di limoni da spremere, è un'altra. E speriamo che questa volta l'automobilista, cosciente di essere stato preso in giro, non si dimostri così generoso come lo sperano le nostre autorità.

* * *

COMITATO D'AZIONE CANTONALE
CONTRO IL CONTRASSEGNO AUTOSTRADALE

DOCUMENTAZIONE

Argomenti contro il contrassegno autostradale

A. Considerazioni generali

I. L'attuale sistema di finanziamento delle strade

1. Nel nostro paese, per quanto riguarda le strade, cantoni e comuni godono di sovranità. La Confederazione non è dunque proprietaria delle strade. In questo campo, i suoi compiti si limitano essenzialmente a pianificare e a partecipare al finanziamento delle strade nazionali e delle strade principali importanti, così come a versare i contributi ai cantoni previsti dall'articolo 36 ter della Costituzione federale.
2. Il finanziamento dei contributi federali in materia di strade è interamente coperto dalle entrate dei dazi doganali sui carburanti con destinazione obbligatoria. Questo specifico finanziamento non rappresenta in alcun caso un onere per la cassa generale della Confederazione, bensì uno scarico.
3. In totale, gli oneri fiscali del traffico stradale motorizzato nei confronti della Confederazione per il 1983 risultano di circa 3,3 miliardi di franchi, cioè il 17 % del totale delle entrate. La somma di circa 1,9 miliardi di franchi deve essere obbligatoriamente destinata ai compiti relativi al traffico stradale. L'importo rimanente, circa 1,4 miliardi di franchi, è versato senza condizione alcuna alla cassa generale della Confederazione.
4. Tale somma si compone degli elementi seguenti: 520 milioni di franchi provenienti dai dazi doganali sui

carburanti, 220 milioni di franchi dai dazi doganali sui veicoli e gli accessori, 650 milioni di franchi dall'ICA sui carburanti e i veicoli, e circa 50 milioni di franchi da tasse diverse.

5. Tra il 1959 e il 1980, il reddito netto sul fisco del traffico stradale motorizzato incassato dalla Confederazione ha superato di circa 14,7 miliardi di franchi le uscite che lo Stato centrale ha dovuto destinare nel settore delle strade, secondo quanto prescritto dalla Costituzione e dalla legislazione.
6. I cantoni, per contro, hanno dovuto finanziare, per mezzo delle imposte generali, circa 5,7 miliardi di franchi, cioè il 27 % delle loro uscite stradali.
7. Per finanziare le loro spese stradali, i comuni hanno dovuto prelevare sulle imposte generali una somma di 15,6 miliardi di franchi, o il 79 % delle loro uscite.
8. Durante il periodo tenuto in considerazione, la Confederazione, i cantoni e i comuni hanno destinato un totale di circa 68 miliardi di franchi alla costruzione, la manutenzione e la gestione della rete stradale svizzera. Le tasse fiscali collegate alla proprietà o all'utilizzazione di un veicolo a motore sono state di circa 61,4 miliardi di franchi, cioè il 90 % delle uscite.
9. In fin dei conti, sono stati prelevati 6,6 miliardi di franchi dalle imposte generali, alle quali contribuiscono del resto pure i proprietari di veicoli a motore.
10. Quale paragone, la Confederazione, i cantoni e i comuni

hanno speso, durante gli anni dal 1959 al 1980, più di 12 miliardi di franchi prelevati sulle imposte generali per rimettere in sesto i trasporti pubblici.

Conclusione

I fatti menzionati, che riguardano il finanziamento delle strade, indicano che le uscite sono già oggi largamente coperte a livello della Confederazione, mentre i cantoni e in particolare i comuni devono ancora utilizzare le entrate fiscali generali. La nuova ripartizione dell'entrata dei dazi doganali sui carburanti, accettata il 27 febbraio, permette di migliorare leggermente la situazione dei cantoni ed eventualmente anche quella dei comuni.

Con la creazione di tasse stradali, il cui reddito andrebbe alla cassa generale della Confederazione, si rafforzerebbe solo ulteriormente l'attuale copertura a livello della Confederazione. Cantoni e soprattutto comuni sarebbero sempre obbligati a finanziare una parte delle spese stradali per mezzo delle entrate fiscali generali.

Dopo esame approfondito, l'introduzione di un contrassegno autostradale si rivela come una specie di "retata" in materia di politica fiscale da parte della Confederazione, a spese dei cantoni e dei comuni.

II. Contrassegno autostradale: il Consiglio federale è contrario, la maggioranza parlamentare è favorevole

1. Nel messaggio del 16 gennaio 1980, il Consiglio federale ha chiesto alle Camere federali di rinunciare per il momento a un progetto di base costituzionale per l'introduzione di una tassa di utilizzazione dell'autostrada.

Per giustificare la presa di posizione, il Consiglio federale ha rilevato che l'attuale importo delle entrate doganali sui carburanti con destinazione obbligatoria permetteva di coprire le spese per le strade nazionali e che prevedeva difficoltà per la riscossione e il controllo del contrassegno. La situazione non è cambiata nel frattempo.

2. Nonostante tutto, il Parlamento ha deciso di proporre al popolo e ai cantoni una base costituzionale per l'introduzione del contrassegno autostradale. I motivi sono d'ordine puramente fiscale. Naturalmente, il contrassegno si riferisce all'utilizzazione delle strade nazionali, ma, per giustificarla, non si può invocare il principio secondo il quale le spese devono essere coperte dagli utenti. E' previsto che le entrate siano versate nella cassa generale della Confederazione.
3. Per il cittadino svizzero proprietario di veicolo a motore si tratta di un'imposta sotto forma di una tassa federale sui veicoli. Per l'automobilista straniero si tratta di un contributo per il risanamento del bilancio federale generale, e non di una partecipazione per coprire le spese causate dalle strade.
4. Secondo il progetto, il finanziamento da parte della Confederazione dei lavori stradali continuerebbe ad essere assicurato unicamente dal reddito corrispondente dei dazi doganali sui carburanti con destinazione obbligatoria.
5. La mancanza di destinazione obbligatoria nel caso del contrassegno autostradale è in flagrante contraddizione con le proposte della commissione della CGST (Concezione

globale svizzera dei trasporti), così come con le proposte corrispondenti presentate dal Consiglio federale nel suo messaggio del 20 dicembre 1982 per una politica coordinata dei trasporti. Così, il favorire il contrassegno autostradale rappresenta una nuova minaccia per il progetto di CGST, il quale lui stesso non può essere accettato come una soluzione di transizione, considerata la futura politica coordinata dei trasporti.

6. Le Camere federali hanno trasformato senza esitare il contrassegno autostradale in una tassa senza destinazione obbligatoria. Questa deve essere introdotta perché la Confederazione ha precisamente bisogno di soldi e perché si ritiene che proprio presso gli automobilisti sarà più facile ottenerne per il risanamento delle casse federali. Si tratta dunque di una nuova imposta federale che deve colpire una categoria ben precisa di cittadini, cioè gli automobilisti.
7. L'automobilista svizzero non paga solamente l'insieme delle spese federali in materia di strade, ma anche, in qualità di contribuente, paga la sua parte delle strade cantonali e in particolare delle strade comunali. Con questa imposta speciale supplementare dovrebbe in più contribuire al risanamento delle finanze federali.
8. Si dirà spesso che il tasso del contrassegno autostradale stabilito a 30 franchi è modesto. L'esperienza con la sovrattassa sui carburanti che, in origine, era di 5 cts. al litro, indica però chiaramente che, una volta creata la base costituzionale, il contrassegno autostradale sarà certamente aumentato in modo da farne una parte importante delle entrate federali. Occorre dunque impedire che se ne inizi la riscossione.

9. Con il nuovo regolamento dei dazi doganali sui carburanti, accettato dal popolo e dai cantoni il 27 febbraio 1983, alla Confederazione sono già versati circa 100 milioni di franchi in più rispetto a quanto succedeva in precedenza, poichè la parte destinata obbligatoriamente è stata diminuita dal 60 al 50 %.

Gli interessi che derivano dalle riserve dei dazi doganali sui carburanti con destinazione obbligatoria rappresentano ancora un reddito di circa 50 milioni di franchi.

L'Ufficio federale delle strade, responsabile della costruzione delle strade, è l'unico ufficio federale ad essere interamente finanziato dal rendimento dei dazi doganali sui carburanti con destinazione obbligatoria.

10. L'introduzione del contrassegno autostradale allo scopo di risanare le finanze federali causerebbe per i cantoni difficoltà sempre maggiori, quando essi vorranno aumentare le loro imposte sui veicoli a motore conformemente alle loro esigenze finanziarie in materia di strade. La Confederazione penalizza con imposta il fatto di utilizzare le strade nazionali che appartengono ai cantoni, e lascia a questi ultimi la preoccupazione di finanziare una parte delle spese di manutenzione.

Conclusioni

Prima delle elezioni generali, e alla ricerca di nuove entrate federali, i parlamentari hanno concluso, dopo molte esitazioni, che spetta al popolo e ai cantoni pronunciarsi sull'introduzione di un contrassegno autostradale.

La mancanza di una destinazione obbligatoria delle entrate

è in contraddizione con le raccomandazioni della Commissione della CGST e con la concezione del Consiglio federale per una politica coordinata dei trasporti.

E' provato il fatto che sono altri sussidi, non quelli per le strade, ad aver causato il deficit della Confederazione.

E' falso concludere che, nonostante le differenti tasse che egli paga per il finanziamento delle spese stradali, l'automobilista sarebbe pure responsabile del deficit della Confederazione, poiché questa sarebbe obbligata a concedere sussidi notevoli in altri campi ai cantoni e ai comuni, considerate le loro importanti spese per il traffico motorizzato.

Innanzitutto, e in più della somma destinata a coprire le sue spese stradali, l'automobilista versa alla Confederazione una somma supplementare di circa 1,4 miliardi di franchi all'anno. Il traffico motorizzato contribuisce così ai sussidi federali in altri campi.

Inoltre, i più alti sussidi federali in altri campi sono una conseguenza diretta del comportamento interessato della Confederazione, nel senso che essa non ridistribuisce la totalità delle entrate dovute al traffico stradale in maniera che corrisponda alle spese dei cantoni e dei comuni; la Confederazione le tiene nelle proprie casse.

B. Considerazioni d'ordine turistico
contro il contrassegno autostradale

1. Il contrassegno autostradale è stato vivamente raccomandato al popolo elettore con il pretesto errato che, grazie ad

esso, gli automobilisti stranieri contribuirebbero a coprire le spese per le strade nazionali. Ciò significa presumere che gli stranieri non hanno già contribuito nel passato alla costruzione¹ e alla gestione delle strade nazionali. E' facile provare in merito che il consumo di benzina da parte di veicoli stranieri ha reso al fisco una somma valutabile tra 200 e 250 milioni di franchi all'anno in dazi doganali sui carburanti, e che questa situazione continuerà a sussistere.

2. E' pure errata l'opinione, ancora molto diffusa, secondo la quale i circa 50 milioni di vetture da turismo entrati in Svizzera attraversano solo il nostro paese. I dati forniti dall'Amministrazione federale delle dogane, così come le ricerche speciali del servizio di studi sui trasporti forniscono un'immagine ben diversa della situazione. Si può provare che circa 41 milioni di vetture da turismo, o l'81 %, hanno scopo di trasporto nel cantone frontaliero in questione. Le destinazioni più frequenti sono il Ticino, la regione di Basilea e il canton Ginevra. 7,7 milioni di vetture da turismo, o il 15 % delle entrate, avevano per meta il resto della Svizzera, e solo 1,9 milioni di vetture, o circa il 4 % dei veicoli entrati nel paese, hanno attraversato senza sosta il paese.
3. Rispetto al traffico totale delle vetture da turismo, la partecipazione degli stranieri per il 1982 è del 5,4 %. Sulle strade nazionali, la media annuale della parte degli stranieri è di circa il 9 %.
4. Gli ospiti motorizzati hanno speso circa 6 miliardi di franchi in Svizzera durante il 1982. Se non si tien conto

del reddito dei capitali che non sono legati a un ramo, il turismo è, dopo l'industria del metallo e delle macchine e l'industria chimica, al terzo posto per l'afflusso di divise.

5. Nel 1982, ogni vettura da turismo ha speso circa 120 franchi in Svizzera. Una diminuzione di queste entrate del 5 % determinerebbe già un calo delle entrate di circa 300 milioni di franchi. Considerato il fatto che si rimprovera già spesso alla Svizzera di essere troppo cara, è veramente da temere un tale calo di frequenza.
6. La Svizzera ha una lunga tradizione in quanto paese per viaggi e vacanze. Il turismo è particolarmente importante per le regioni limitrofe e di montagna economicamente sfavorite. Una tassa di entrata alla frontiera, sotto forma di contrassegno autostradale, si manifesterebbe dunque precisamente con una diminuzione del numero dei turisti tanto più nefasta nelle regioni più dipendenti dal turismo estero in quanto non dispongono di alcuna alternativa a questo mezzo d'esistenza.
7. Il sistema di finanziamento applicato in Svizzera con una tassa doganale sui carburanti ha permesso di pagare le strade nazionali praticamente a mano a mano che si realizzavano. Per contro, lo sviluppo delle linee di transito in Austria richiede un ammortamento e gli interessi devono in gran parte essere pagati tramite pedaggi.
8. Il paragone con l'Italia e la Francia non è valido poiché, in questi paesi, le autostrade sono costruite e gestite per lo più da imprese con concessione statale. La costruzione è finanziata per mezzo di prestiti che devono essere ammortizzati e gli interessi devono essere

pagati dopo l'entrata in funzione dell'autostrada grazie alle entrate delle tasse d'utilizzazione.

9. Il Consiglio federale ha pure constatato che la Svizzera sarebbe il solo paese dell'Europa occidentale ad esigere dagli ospiti stranieri che giungono alla frontiera un'imposta generale per il bilancio dello Stato. Ciò significa semplicemente un rincaro dei viaggi nel paese delle vacanze e del fine settimana.
10. Il Consiglio federale ha valutato in modo giusto le difficoltà che interverrebbero al momento della vendita alla frontiera del contrassegno (code d'attesa, difficoltà linguistiche) e al momento dei controlli sulle strade nazionali. Inoltre, la polizia cantonale delle autostrade dovrebbe assumere il ruolo di polizia fiscale della Confederazione.

Conclusioni

Acquistando benzina in Svizzera, gli automobilisti stranieri versano il loro contributo alle spese di costruzione e di gestione delle strade nazionali così come delle altre strade. L'incasso di una tassa supplementare d'uso delle strade nazionali, il cui reddito andrebbe alla cassa generale della Confederazione, renderebbe ancor più difficile la propaganda turistica per il nostro paese e avrebbe effetti nefasti per la reputazione di una Svizzera "ricca".

Per gli ospiti stranieri, una tassa d'entrata nel nostro paese sarebbe risentita come un modo tipicamente elvetico di "far denaro".

Il traffico degli automobilisti stranieri porta un guadagno supplementare benvenuto nelle regioni limitrofe e di montagna che non si deve diminuire con l'introduzione di una tassa d'entrata in Svizzera.

Traffico di vetture da turismo estere nel 1982

in milioni

Genere di traffico	Entrate di vetture da turismo (VT)		VT - km	
	assoluto	%	assoluto	%
Traffico di lavoratori	16,4	32,6	200	10,3
Traffico di viaggiatori	33,9	67,4	1750	89,7
- con pernottamento	2,7	5,4	370	18,9
Escursione di una giornata	29,3	58,2	980	50,3
- di cui nei cantoni frontalieri	24,3 ¹	48,3	300	15,4
- di cui negli altri cantoni	5,0	9,9	680	34,9
Traffico di transito	1,9	3,8	400	20,5
Totale	50,3	100,0	1950	100,0

Suddivisione del traffico di vetture da turismo nel 1982

in milioni di km VT

Origine	Totale		Strade nazionali	
Svizzera	33'750	94,6 %	9'145	91,2 %
Straniera	1'950	5,4 %	880	8,8 %
Totale	35'800	100,0 %	10'025	100,0 %