



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Creazione di un sistema di finanziamento speciale per compiti connessi al trasporto aereo (Modifica dell'articolo 86 della Costituzione federale)

Rapporto esplicativo sull'avamprogetto

Ottobre 2006

1 Situazione iniziale

Nel suo «Rapporto sulla politica aeronautica della Svizzera 2004»¹, di cui il Parlamento ha preso atto nel giugno 2005, il Consiglio federale ha dichiarato di volersi impegnare, nell'ottica di uno sviluppo sostenibile, in favore di una politica aeronautica coerente, globale e lungimirante, finalizzata essenzialmente a garantire un collegamento ottimale della Svizzera con i maggiori centri europei e di altri continenti. Elemento cardine della politica economica estera, ma anche fattore chiave per la piazza nazionale, l'aviazione civile svizzera riveste un'importanza di primissimo piano. Ecco perché è indispensabile promuoverne la competitività.

Sul piano internazionale, l'industria aeronautica svizzera è esposta a una forte pressione della concorrenza, che in parte s'intensificherà ancor più data la costante crescita dei costi in questo settore. Gli aeroporti si trovano confrontati a pretese d'indennizzo da parte della popolazione residente nelle vicinanze degli impianti ed esposte all'inquinamento fonico da essi provocato. Prescrizioni più severe nel settore della protezione dell'aviazione civile da atti illeciti, in particolare attacchi terroristici e dirottamenti aerei (security), rendono necessari investimenti supplementari. Nel settore della sicurezza tecnica (safety), il Consiglio federale intende raggiungere un livello elevato nel confronto europeo.

A prescindere dalla notevole importanza economica dell'aviazione civile svizzera, le spese sopportate dalla Confederazione in questo settore dei trasporti sono solo una parte infinitesimale di quanto è impiegato a favore delle strade o della ferrovia. Se la maggior parte dei proventi a destinazione vincolata dell'imposta di consumo sui carburanti per veicoli serve a finanziare il trasporto su strada, non si può affermare lo stesso per le entrate dell'imposta di consumo sui carburanti per l'aviazione. Queste, infatti, non servono a finanziare il trasporto aereo, bensì confluiscono anch'esse nel conto stradale e nella cassa generale della Confederazione. La situazione attuale non risulta, nel suo complesso, opportuna. Essa è inoltre in contrasto con il principio della verità dei costi, poiché grava il settore dell'aviazione civile di un'imposta sui carburanti per aerei correlata ai costi provocati da questo vettore di trasporto, ma ne impiega i proventi per coprire i costi cagionati dal traffico stradale. Analogamente a quanto succede per le strade, le entrate dell'imposta di consumo sui carburanti per l'aviazione devono essere impiegate in favore del vettore di trasporto che le ha generate, ossia, nella fattispecie, per il trasporto aereo.

Conformemente al rapporto succitato, il Consiglio federale ha provveduto a esaminare in che misura le entrate della tassa sul cherosene potessero in futuro essere destinate a finanziare provvedimenti di protezione dell'ambiente, in favore della sicurezza tecnica (safety) e per la prevenzione degli atti illeciti (security) nel trasporto aereo. Il risultato di tale esame è sfociato nel progetto di modifica dell'articolo 86 della Costituzione federale del 18 aprile 1999 (Cost.)², mediante la quale si creano le basi che permettono alla Confederazione di impiegare in favore del trasporto aereo i proventi dell'imposta sui carburanti per l'aviazione.

2 Spiegazioni sulla disposizione costituzionale

2.1 La regolamentazione odierna

Secondo l'articolo 131 Cost. la Confederazione può riscuotere imposte speciali di consumo, anche sui carburanti. L'articolo 86 Cost. disciplina, fra l'altro, la riscossione di detta tassa e l'impiego dei proventi. Conformemente all'articolo 86 capoverso 3 Cost. lo Stato impiega la metà del prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti e il prodotto netto della tassa

¹ FF 2005 1599

² RS 101

d'utilizzazione delle strade nazionali per una serie di compiti e spese connessi alla circolazione stradale. Se questi mezzi non bastano, la Confederazione riscuote un supplemento sull'imposta di consumo. (art. 86 cpv. 4 Cost.). La riscossione di una soprattassa sui carburanti (sotto forma di dazio sui carburanti) da parte della Confederazione è stata introdotta nella vecchia Costituzione (vCost.) nel 1958, con l'articolo 36^{ter} vCost., in concomitanza con l'articolo sulle strade (art. 36^{bis} vCost.). La possibilità di riscuotere un supplemento conformemente all'articolo 86 capoverso 4 Cost è utilizzata sin dagli anni Sessanta. Dal 1° gennaio 1997, al posto di un dazio sui carburanti è riscossa un'imposta di consumo.

L'imposta sugli oli minerali e il suo supplemento, riscossi sui carburanti per l'aviazione (cherosene e petrolio utilizzato per rifornire gli aerei), sono finora stati impiegati per il traffico stradale conformemente alla chiave di ripartizione prevista all'articolo 86 Cost. e 36^{ter} vCost. (50% dell'imposta sugli oli minerali e 100% del suo supplemento). Il rimanente è confluito nella cassa generale della Confederazione.

La riscossione dell'imposta sui carburanti e del suo supplemento è disciplinata nella legge federale sull'imposizione degli oli minerali (LIOM)³. Secondo l'articolo 17 capoverso 2 LIOM, il Consiglio federale può esonerare totalmente o parzialmente dall'imposta i carburanti destinati al rifornimento di aeromobili impiegati nel traffico di linea e quelli destinati al rifornimento di aeromobili prima del decollo diretto per l'estero. Il legislatore ha fatto uso di questa possibilità nell'articolo 33 dell'ordinanza sull'imposizione degli oli minerali (OIOM)⁴. Secondo i capoversi 1 e 2 di tale articolo, i carburanti destinati al rifornimento di aeromobili impiegati nel traffico di linea e quelli destinati al rifornimento di altri aeromobili sono esenti da imposta a condizione che siano utilizzati per voli verso l'estero nel quadro di un'autorizzazione d'esercizio o di un'autorizzazione per scuole di volo. Per gli altri voli è riscossa l'imposta sugli oli minerali: si tratta, nella fattispecie, di tutti i voli effettuati all'interno della Svizzera, purché non siano voli del traffico di linea che permettono la corrispondenza con un volo secondo orario in provenienza da o a destinazione dell'estero, e di voli verso l'estero, purché non siano voli del traffico di linea o voli che avvengono nel quadro di un'autorizzazione d'esercizio o di un'autorizzazione per scuole di volo. Sono quindi tassati, oltre a tutti i voli privati, anche i voli di linea da Zurigo a Ginevra che non servono per la coincidenza con un volo a destinazione dell'estero e tutti i voli del settore «business aviation», ossia voli operati con aeromobili aziendali che non sottostanno a un'autorizzazione d'esercizio. Negli scorsi anni, le entrate lorde dell'imposta sugli oli minerali e del suo supplemento riscossi sui carburanti per l'aviazione si aggiravano in media sui 60 milioni di franchi circa.

2.2 La nuova disposizione costituzionale

Nel quadro dell'esame delle modalità con cui i proventi della tassa sul cherosene possano in futuro essere destinati a finanziare provvedimenti di protezione dell'ambiente, in favore della sicurezza tecnica (safety) e per la prevenzione degli atti illeciti (security) nel trasporto aereo sono state valutate tre diverse varianti di adeguamento dell'articolo 86 Cost.

Variante 1: nuovo capoverso 2^{bis}; proventi interamente a destinazione vincolata

Il vantaggio di questa variante risiede nel fatto che il prodotto complessivo dell'imposta (ca. 60 milioni di franchi) sarebbe destinato al trasporto aereo. Tale soluzione è però in contrasto con quanto previsto dall'articolo 86 Cost., secondo il quale sottostà a destinazione vincolata solo la metà del prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti. Come illustrato di seguito al punto 3, questa variante comporterebbe un onere supplementare per il bilancio della Confederazione.

³ RS 641.61

⁴ RS 641.611

Variante 2: nuovo capoverso 2^{bis}; proventi parzialmente a destinazione vincolata, analogamente a quanto avviene oggi per la circolazione stradale

La variante 2 è in armonia con quanto previsto dall'articolo 86 Cost. In questo caso, l'importo a disposizione del trasporto aereo sarebbe appena di 44 milioni di franchi. Questa soluzione non avrebbe ripercussioni sul bilancio federale.

Variante 3: integrazione del trasporto aereo nel capoverso 3 e ampliamento dell'elenco dei compiti

Con questa variante sarebbero impiegati a favore del trasporto aereo, oltre alle entrate generate dall'imposta sugli oli minerali, anche i proventi della tassa sull'utilizzazione delle strade nazionali (contrassegno autostradale). Se da un lato ciò permetterebbe all'aviazione di disporre di mezzi finanziari supplementari, dall'altro un impiego delle entrate prodotte dalla vendita del contrassegno autostradale a favore del trasporto aereo non si giustifica. Lo stesso vale per i proventi dell'imposta sugli oli minerali che non derivano dalla tassazione del cherosene. Anche questa variante non avrebbe alcun effetto sul bilancio della Confederazione.

Dal confronto fra i vantaggi e gli svantaggi di ciascuna delle tre varianti emerge chiaramente che la seconda soluzione sembra essere la più indicata, in quanto non solo è in armonia con quanto previsto attualmente dall'articolo 86 Cost., ma non avrebbe nemmeno ripercussioni sul conto finanziario della Confederazione nel suo insieme. L'integrazione dell'articolo 86 Cost. con un nuovo capoverso 2^{bis} permetterebbe di introdurre una destinazione vincolata per i proventi dell'imposta di consumo sui carburanti per l'aviazione. Il prodotto della tassa sarebbe impiegato per contributi a misure di protezione dell'ambiente, per la prevenzione degli atti illeciti (security) e per la promozione di un elevato livello di sicurezza tecnica nell'aviazione (safety). Dato che in futuro si opererà una distinzione fra carburanti per l'aviazione e altri carburanti, l'attuale articolo 86 capoverso 3 Cost. deve essere adeguato. Analogamente alla regolamentazione in uso per il traffico stradale, per la metà (50%) del prodotto dell'imposta di consumo sarà prevista una destinazione vincolata. Oggi, la totalità del supplemento sull'imposta di consumo è impiegata per la circolazione stradale, ma dato che con la variante 2 verrebbe ad aggiungersi un'altra destinazione vincolata (trasporto aereo), questo supplemento dovrà essere ripartito fra i due settori. Il supplemento sull'imposta di consumo riscossa sui carburanti per l'aviazione dovrà in futuro essere impiegato esclusivamente a favore del trasporto aereo. La formulazione del capoverso 4 dell'articolo 86 Cost. non ha richiesto, dal canto suo, alcun adeguamento di sorta.

Qui di seguito sono illustrate più in dettaglio le misure di protezione dell'ambiente, per la prevenzione degli atti illeciti (security) e per la promozione di un elevato livello di sicurezza tecnica nell'aviazione (safety). Sono inoltre presentati per sommi capi i provvedimenti che entrano in linea di conto e i destinatari ai quali possono, se del caso, essere assegnati i contributi. La regolamentazione in merito deve essere stabilita con precisione nella legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (LUMin)⁵ oppure in una legge speciale analoga. Il versamento dei contributi sarà di competenza dell'UFAC quale amministratore del nuovo sistema di finanziamento speciale.

Nel citato «Rapporto sulla politica aeronautica della Svizzera 2004», il Consiglio federale ha chiaramente affermato la necessità di promuovere la competitività del trasporto aereo svizzero. L'Accordo tra la Comunità europea e la Confederazione Svizzera sul trasporto aereo vieta gli aiuti statali che potrebbero falsare o minacciare la concorrenza. Le condizioni poste dall'OMC vanno nella stessa direzione. L'obiettivo delle misure proposte, tuttavia, è soltanto di mitigare gli svantaggi concorrenziali della Svizzera apparentemente esistenti nel confronto

⁵ RS 725.116.2

internazionale. Pertanto tali provvedimenti sono in armonia con quanto previsto dal diritto comunitario e con le condizioni stabilite dall'OMC.

Misure di protezione dell'ambiente

Il traffico aereo è fonte di una significativa quantità di inquinamento fonico. Dopo decenni trascorsi utilizzando le zone di rumore come parametro per valutare le misure di ordinamento del territorio, nel 2000 il Consiglio federale ha stabilito i valori limite per il rumore degli aeroporti nazionali indispensabili ai fini di un ordinamento del territorio rigoroso. Nella primavera del 2001, il Governo ha fissato definitivamente, in un allegato all'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF; RS 814.41), i valori limite di esposizione al rumore rispettando i principi contenuti nella sentenza del Tribunale federale dell'8 dicembre 2000. I valori limite di esposizione al rumore si distinguono in valori di pianificazione, valori limite delle immissioni e valori di allarme. In caso di superamento dei valori limite delle immissioni da parte di impianti fissi come ad esempio gli aeroporti, vige l'obbligo fondamentale di procedere al risanamento dell'impianto interessato nel più breve tempo possibile. Se ciò non fosse possibile, per gli aeroporti è prevista la concessione di facilitazioni, nel qual caso occorre proteggere i locali sensibili al rumore adottando provvedimenti d'isolamento acustico come l'installazione di finestre fonoisolanti. Secondo le circostanze, i proprietari dei fondi interessati hanno diritto a un indennizzo per espropriazione formale e materiale.

L'incremento del traffico aereo e del rumore da esso cagionato tange una fetta della popolazione sempre più consistente. Sono circa 100 000 le persone che vivono in zone dove i valori limite delle immissioni sono superati dal traffico aereo. Per numerose procedure giudiziarie pendenti la sentenza sarà pronunciata soltanto nei prossimi anni, e per gli impianti interessati, ossia gli aeroporti, si prospettano pretese di indennizzo di una certa entità. Secondo le stime attuali, le cifre si aggirerebbero, nel caso dell'aeroporto di Ginevra, sui 40-50 milioni di franchi, nel caso di Zurigo sugli 1-1,2 miliardi di franchi.

Oggi, le tasse aeroportuali sono fissate tenendo conto delle differenti emissioni foniche prodotte dagli aeromobili. In aggiunta a ciò, gli aeroporti applicano supplementi per il rumore provocato da determinati aeromobili che atterrano e decollano nelle ore notturne sensibili e anche una parte delle tasse passeggeri è correlata all'inquinamento fonico. I relativi ricavi (circa 80 milioni di franchi per l'aeroporto di Zurigo e circa 50 per quello di Ginevra) confluiscono in speciali fondi per il rumore gestiti dagli scali aeroportuali. Si tratta di fondi destinati a uno scopo specifico, utilizzati per attuare misure generali di protezione fonica e per far fronte a future richieste di indennizzo per espropriazione formale. In questo modo sia i costi di tali misure, sia i paventati indennizzi per espropriazione formale sono finanziati attraverso il prelievo di tasse presso gli utenti, responsabili delle emissioni. Per gli aeroporti, i costi previsti si aggirano su diversi miliardi di franchi, ma ancora non si conoscono né l'importo esatto degli indennizzi, né il momento dell'esborso. Ad alimentare questo clima di incertezza concorrono peraltro anche l'assenza di una normativa circa i termini di prescrizione, l'inconsistenza delle procedure per l'espropriazione formale come pure la mancanza di metodi di valutazione standardizzati per il calcolo degli indennizzi per il rumore prodotto dagli aerei. Ma una cosa è sin d'ora certa: gli aeroporti interessati non riusciranno a coprire immediatamente le pretese di indennizzo.

Con il nuovo articolo 86 capoverso 2^{bis} Cost. la Confederazione avrà la possibilità, analogamente a quanto già succede per il trasporto stradale e ferroviario, di versare contributi per misure di protezione dell'ambiente richieste dal traffico aereo. I contributi sono in primo luogo destinati agli aeroporti nazionali e a quelli regionali e serviranno a finanziare misure di protezione fonica e indennizzi per espropriazione formale. La nuova disposizione costituzionale e l'abbozzata ripartizione dei proventi vanno nella direzione di quanto chiesto dall'iniziativa parlamentare Hegetschweiler 00.414 «Protezione fonica negli aeroporti nazionali. Finanziamento delle misure previste dalla legge». L'autore dell'iniziativa chiede che, per motivi di

parità di trattamento di tutti i mezzi di trasporto pubblici, la Confederazione, analogamente a quanto accade per la ferrovia e per le strade, provveda anche al finanziamento delle misure imposte dall'applicazione dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF) in rapporto agli aeroporti nazionali. La nuova disposizione costituzionale adempie pure al postulato Joder 05.3851 «Impiego di una parte dei proventi dell'imposta sugli oli minerali per l'aviazione civile», che incarica il Consiglio federale di esaminare l'impiego dei proventi dell'imposta sugli oli minerali dell'aviazione civile per finanziare misure volte a consolidare il traffico aereo, le infrastrutture, nonché i provvedimenti in materia di sicurezza e protezione dell'ambiente. Al riguardo, occorrerà tenere adeguatamente conto degli aeroporti regionali e dell'aviazione generale (General Aviation). Il Consiglio federale ha proposto di accogliere il postulato.

Misure di prevenzione degli atti illeciti (security)

Per proteggere l'aviazione civile da atti illeciti, in particolare da attentati terroristici e dirottamenti aerei, gli Stati sono tenuti a prevedere e attuare opportuni provvedimenti armonizzati sul piano internazionale. In Svizzera, le basi legali necessarie a tale scopo si fondano sulle corrispondenti prescrizioni internazionali dell'OACI e dell'UE, sottoposte a un duro giro di vite all'indomani dell'11 settembre 2001. L'inasprimento delle prescrizioni comporta un aumento crescente dei costi per la sicurezza dell'aviazione civile.

I costi delle misure di sicurezza sono ripartiti fra l'esercente dell'aeroporto, le imprese di trasporto aereo e la Confederazione. Conformemente all'articolo 122a dell'ordinanza sulla navigazione aerea (ONA)⁶, la responsabilità dell'esecuzione e del finanziamento di queste misure incombe all'esercente dell'aeroporto o alle imprese di trasporto aereo. Tali misure di sicurezza sono definite dettagliatamente nell'ordinanza del DATEC sulle misure di sicurezza nell'aviazione (OMSA)⁷, che regola sia gli obblighi dell'esercente dell'aeroporto e delle imprese di trasporto aereo, sia i costi che essi devono sopportare, anche se nella fattispecie si applica per lo più il principio di causalità.

L'esercente dell'aeroporto è responsabile in particolare delle installazioni e dei dispositivi tecnici, del controllo dell'accesso all'area protetta, nonché del controllo passeggeri e bagagli. Può inoltre coprire le spese che derivano dalla posa e dall'esercizio delle installazioni e dei dispositivi dell'aerodromo mediante una parte delle tasse aeroportuali.

Le imprese di trasporto aereo sono responsabili del controllo dell'accesso agli aeromobili e alle installazioni per la manutenzione, dei controlli dell'imbarco dei passeggeri, della perquisizione degli aerei, nonché del controllo delle provviste e delle altre forniture di bordo. Esse sostengono in particolare i costi derivanti da dette attività e le spese risultanti dal rinforzo e dalla sorveglianza delle porte della cabina di pilotaggio, come pure dalla prenotazione dei posti a sedere destinati agli agenti di scorta.

La Confederazione, dal canto suo, si assume le spese di formazione e d'impiego delle guardie di sicurezza, così come gli oneri amministrativi da essi derivanti (p. es. costi per l'infrastruttura necessaria alla formazione e per l'equipaggiamento degli agenti). A titolo eccezionale essa può inoltre partecipare a spese e oneri per provvedimenti straordinari che, in maniera rilevante e sul lungo periodo, servono a migliorare e ottimizzare la sicurezza. L'importo preventivato annualmente si aggira oggi sui 9 milioni di franchi circa.

In Europa non sussiste al momento alcuna prassi unitaria relativa al finanziamento delle misure di sicurezza. I risultati di uno studio indetto in proposito dalla Commissione europea nella primavera del 2004 confermano tale conclusione. La Commissione comunicherà pros-

⁶ RS 748.01

⁷ RS 748.122

simamente in un'informativa la propria posizione al riguardo. È probabile che, in futuro, gli Stati membri che prevedono misure di sicurezza più severe rispetto a quelle stabilite dal regolamento (CE) n. 2320/2002 siano tenuti a sopportarne i costi supplementari.

Con l'articolo 86 capoverso 2^{bis} Cost. è creata la base che permette alla Confederazione di partecipare ai costi delle misure di prevenzione degli atti illeciti (security) in una misura superiore rispetto all'importo stanziato attualmente a tal fine. I contributi dovranno in primo luogo essere destinati agli aeroporti e alle imprese di trasporto aereo e servire soprattutto a finanziare misure di sicurezza come la formazione del personale, l'esecuzione di controlli o l'acquisto di apparecchiature.

Misure volte a promuovere un elevato livello di sicurezza tecnica nel trasporto aereo (safety)
La sicurezza tecnica tocca tutti gli elementi dell'aviazione civile: le operazioni di volo, i servizi della sicurezza aerea, il servizio meteorologico aeronautico come pure le imprese aerotecniche attive nella manutenzione e nella costruzione di aeromobili. Conformemente al «Rapporto sulla politica aeronautica della Svizzera 2004», la Svizzera intende raggiungere uno standard di sicurezza elevato nel confronto europeo. L'articolo 86 capoverso 2^{bis} Cost. sancisce la possibilità, per la Confederazione, di sostenere le misure adottate per favorire il raggiungimento di un elevato livello di sicurezza.

Nel settore dei servizi della navigazione aerea, le sovvenzioni incrociate si applicano a diversi livelli: p. es. i voli a vista utilizzano in parte i servizi della navigazione aerea, ma sono esonerati dal pagamento delle tasse in ragione di regolamentazioni unitarie internazionali. Le tasse di avvicinamento percepite dall'aeroporto di Zurigo (che ne coprono i costi) servono a sovvenzionare gli aeroporti regionali di Berna, Lugano, San Gallo-Altenrhein, Grenchen, Les Eplatures e Sion (che, dal canto loro, con le tasse riscosse non riescono a coprire i costi). Se gli aeroporti regionali riscuotessero tasse in misura tale da poter coprire i costi delle loro prestazioni, molto probabilmente Skyguide SA sospenderebbe presso questi impianti l'erogazione dei propri servizi, con la conseguenza che il livello di sicurezza dell'aviazione svizzera si ridurrebbe. Lo stesso dicasi per l'aviazione da diporto: l'applicazione di tasse tali da poter coprire i costi avrebbe conseguenze gravi non auspicabili sul piano della formazione e del perfezionamento dei piloti svizzeri. Con i proventi derivanti dall'imposta sugli oli minerali la Confederazione può contribuire a eliminare le sovvenzioni incrociate praticate oggi e quindi garantire che l'elevato livello di sicurezza attuale possa essere mantenuto.

In altri due settori è ipotizzabile l'impiego delle entrate dell'imposta sugli oli minerali. Le indagini sugli incidenti aerei rivelano sovente parallelismi fra le cause all'origine dei disastri, imputabili ai piloti oppure agli aeromobili. Nel quadro di programmi di prevenzione degli incidenti, la Confederazione può, se necessario, affrontare in modo mirato le lacune rilevate e finanziare le misure per colmarle. Se nell'ambito della sua attività di vigilanza riscontra determinate mancanze, l'UFAC può anche ordinare singoli provvedimenti ad hoc per incrementare la sicurezza (p. es. sotto forma di programmi di formazione) e, nel contempo, stanziare i necessari mezzi finanziari.

3 Ripercussioni finanziarie della disposizione costituzionale

Il finanziamento speciale del traffico stradale (FSTS) è parte integrante del conto finanziario, per cui tutte le spese supplementari di questa rubrica di ripercuotono integralmente su detto conto. L'imposta sugli oli minerali si compone di un'imposta di base e di un supplemento fiscale sugli oli minerali. Il 50 per cento dei proventi dell'imposta di base confluisce nella cassa della Confederazione sotto forma di entrate fiscali generali. Il restante 50 per cento e l'integralità del supplemento sugli oli minerali sono ascritti al FSTS nel quadro del conto fi-

nanziario. Nel 2005, le entrate a destinazione vincolata in favore del traffico stradale ammontavano a circa 3,476 miliardi di franchi. Si tratta di entrate nette, dopo deduzione delle spese di riscossione (1,5%) e della quota del Principato del Liechtenstein (ca. 0,4%). Aggiungendo i proventi della tassa sull'utilizzazione delle strade nazionali (contrassegno autostradale), pari a circa 280 milioni, il FSTS ha a disposizione annualmente circa 3,756 miliardi di franchi. Nel 2005, queste entrate sono state impiegate per la costruzione, l'ampliamento, l'esercizio e la manutenzione delle strade nazionali (~0,2 miliardi), come contributo al finanziamento di misure tecniche (finanziamento del 25% dei costi di costruzione delle linee di base della NFTA, traffico combinato ecc.; ~0,7 miliardi) e per altri contributi (~0,7 miliardi). Ne è risultata un'eccedenza di entrate di 150 milioni di franchi, che è andata ad alimentare le riserve del FSTS portandole, a fine 2005, a circa 3,855 miliardi di franchi.

Questo sistema di finanziamento è fondamentalmente mantenuto anche con la nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni (NPC). La costituzione del previsto fondo infrastrutturale comporterà tuttavia una riorganizzazione del FSTS. Dal 2008 una parte dei mezzi dovrà confluire nel fondo infrastrutturale che servirà a finanziare il completamento della rete di strade nazionali, le misure per ovviare alle insufficienze di capacità lungo tali strade e programmi a favore del traffico di agglomerato. Allo stesso tempo, conformemente alla decisione del Consiglio federale, nel fondo sarà versato un primo importo di 2,2 miliardi di franchi (contro i 2,6 miliardi proposti inizialmente dal Consiglio degli Stati), ciò che ridurrà significativamente le riserve del FSTS.

Nel 2005, nel settore del traffico aereo si sono registrate spese ricorrenti per un volume di 24 milioni di franchi provenienti dalle risorse generali della Confederazione. Le uscite riguardavano Eurocontrol, spese per il personale di sicurezza sugli aerei e contributi alle organizzazioni internazionali per l'aviazione civile. In futuro i proventi dell'imposta di consumo sui carburanti per l'aviazione dovranno essere impiegati non solo per finanziare le uscite succitate, ma anche per coprire qualsiasi nuova spesa richiesta da provvedimenti di protezione dell'ambiente, in favore della sicurezza tecnica (safety) e per la prevenzione degli atti illeciti (security) nel trasporto aereo. Il prodotto dell'imposta sui carburanti per l'aviazione confluito nel FSTS ammontava nel 2005 a circa 44 milioni di franchi (pari all'1,3% delle entrate complessive). Con la variante proposta, che crea un nuovo sistema di finanziamento speciale del trasporto aereo, le entrate a destinazione vincolata in favore del traffico stradale si ridurranno di conseguenza. In pratica, le strade perderanno 44 milioni di franchi che andranno a beneficio del traffico aereo. Questo trasferimento di mezzi può comunque essere considerato marginale se si tiene conto delle entrate complessive annuali del FSTS. La misura, a differenza di quanto succede oggi, non avrebbe ripercussioni sul bilancio della Confederazione, poiché il FSTS è contenuto nel conto finanziario e il trasferimento non provocherebbe né una riduzione delle entrate né nuove uscite.

4 Programma di legislatura

L'oggetto è contenuto nel programma di legislatura 2007-2011 del ...⁸.

⁸ FF