

Pari trattamento dell'aviazione e del traffico stradale

dossierpolitica

5 novembre 2009 Numero 26

Finanziamento speciale del traffico aereo Il prossimo 29 novembre, popolo e Cantoni si pronunceranno sulla creazione di un finanziamento speciale a favore dell'aviazione. La modifica dell'art. 86 della Costituzione abolirebbe la disparità di trattamento tra il traffico aereo e il traffico stradale e renderebbe i costi più trasparenti. Il progetto in votazione avrebbe l'effetto di destinare all'aviazione la quota dell'imposta sui carburanti utilizzati nell'aviazione, attualmente versata al traffico stradale. Questa modifica non avrebbe nessun impatto sul traffico stradale, dal momento che le entrate di questo settore superano i 3 miliardi di franchi. In effetti, soltanto l'1,3% delle entrate (o 44 milioni) sarebbe versato all'aviazione. Questa somma rappresenta tuttavia una manna per l'aviazione. Le entrate supplementari sarebbero investite in tre settori: sicurezza tecnica, prevenzione contro il terrorismo e protezione dell'ambiente. La quota delle entrate dell'imposta destinata alla cassa generale della Confederazione – circa 20 milioni – rimane immutata.

La posizione di economiessuisse

► La creazione di un fondo a favore dell'aviazione aumenterebbe la competitività della Svizzera nel settore aereo. Visto che la nostra economia è fortemente basata sulle esportazioni, abbiamo bisogno di collegamenti aerei attrattivi. In futuro, le compagnie aeree e gli aeroporti svizzeri sarebbero meno penalizzati rispetto alla concorrenza estera.

► La modifica della destinazione delle entrate dell'imposta sul cherosene eliminerebbe la disparità di trattamento tra il traffico stradale e quello aereo. Questo progetto non provoca costi supplementari per l'economia e i contribuenti, poiché si tratta unicamente di modificare la destinazione delle entrate esistenti.

► Il progetto migliora la sicurezza negli aeroporti e sugli aerei ed aumenta i mezzi destinati alla protezione dell'ambiente. In questo modo esso rende la piazza economica svizzera più attrattiva e contribuisce al mantenimento degli aerodromi regionali. economiessuisse dice sì al finanziamento speciale per l'aviazione.

Sicurezza e protezione dell'ambiente nell'aviazione

► La legislazione attuale: il traffico aereo va in bianco

Già dall'inizio degli anni sessanta, la Confederazione percepisce un'imposta sugli oli minerali, nonché un supplemento su tutti i carburanti. L'imposta concerne il cherosene per i voli interni e privati, ma non per i voli commerciali verso l'estero. Questi ultimi sono esentati dall'imposizione del cherosene sulla base di una convenzione del 1944 relativa all'aviazione civile. Così, tutti i voli privati e i voli di linea tra Ginevra e Zurigo sono assoggettati alla tassa.

Il 50% del reddito lordo dell'imposta sui carburanti utilizzati nell'aviazione viene versato alla cassa generale della Confederazione e al traffico stradale. Per contro, per quanto concerne la sovrattassa, il 100% delle entrate è destinato al traffico stradale. In questi ultimi anni, le entrate lorde dell'imposta sugli oli minerali e della sovrattassa sui carburanti utilizzati nell'aviazione hanno raggiunto in media i 60 milioni di franchi.

► Proposta: modificare l'art. 86 Cst.

Il Consiglio federale e il Parlamento propongono di adottare il principio della causalità dei costi per l'imposizione dei carburanti utilizzati nell'aviazione. In virtù del progetto sottoposto, le entrate andrebbero a favore del settore che le ha generate. Di conseguenza, le entrate del traffico stradale diminuirebbero di circa 40 milioni di franchi all'anno (44 milioni nel 2006). Questa diminuzione rappresenta l'1,3% del totale delle entrate e ha dunque soltanto un impatto limitato. Il totale delle entrate del traffico stradale supera infatti i 3 miliardi di franchi. Anche le associazioni automobilistiche sostengono la modifica della destinazione delle entrate fiscali. La questione della ripartizione è competenza del legislatore. Nel suo messaggio del 29 agosto 2007, il Consiglio federale propone di utilizzare la metà delle entrate per misure nel settore della sicurezza tecnica. In seguito, esso prevede di destinare un quarto delle entrate a misure per la protezione dell'ambiente, nonché a misure per la protezione contro il terrorismo e gli atti criminali.

► Deliberazioni del Parlamento

La maggioranza dei parlamentari ha ritenuto che il nuovo finanziamento speciale a favore del traffico aereo non dovesse finanziare compiti attualmente a carico della Confederazione. Il finanziamento delle misure relative alla sicurezza aerea e alla protezione dell'ambiente era poco controverso. Le Camere hanno per contro lungamente discusso sul fatto se le misure di sicurezza attualmente a carico degli aeroporti dovessero ricevere un sostegno. Il Parlamento ha risposto affermativamente, considerando l'aumento dei costi assunti dagli aeroporti nel campo della prevenzione agli atti di terrorismo.

In occasione del voto finale che ha avuto luogo il 3 ottobre 2008, il Consiglio nazionale ha adottato il progetto con 124 voti contro 63 e 4 astensioni, mentre il Consiglio degli Stati l'ha accettato con 33 voti contro 7 e 3 astensioni.

Miglioramento della competitività dell'aviazione svizzera

► Peso economico: 176'000 impieghi

Nel suo rapporto sulla politica aeronautica del 10 dicembre 2004, il Consiglio federale sottolinea che l'aviazione svizzera ha lo scopo di creare i migliori collegamenti possibili tra la Svizzera e i principali centri europei e mondiali. In questo modo, il governo riconosce l'importanza economica dell'aviazione svizzera. Essa è sia un elemento della politica economica estera, sia un fattore chiave per la piazza economica. E' la ragione per la quale il Consiglio federale intende promuoverne la competitività. L'aviazione svizzera subisce una pressione concorrenziale crescente a livello internazionale, principalmente a seguito dell'aumento dei costi provocati dall'inasprimento delle prescrizioni nel settore della protezione contro gli attentati terroristici. Inoltre, l'accordo bilaterale sul trasporto aereo concluso con l'UE, entrato in vigore nel giugno 2002, ha comportato una liberalizzazione del traffico aereo europeo e dunque un'intensificazione della concorrenza internazionale.

Riferendosi ad uno studio del 2006, l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) indica che la creazione di valore dovuto all'aviazione svizzera raggiunge i 26 miliardi di franchi all'anno e che questo settore rappresenta 176'000 impieghi.

Il Consiglio di Stato del Canton Zurigo ha osservato nel 2005 che, sotto l'effetto della globalizzazione, l'accessibilità di un luogo diventa un fattore sempre più importante per il suo sviluppo economico. Così, un'inchiesta condotta presso 501 quadri dirigenti di società europee ha rivelato che i collegamenti di trasporto internazionali e regionali costituiscono il terzo fattore più importante per la scelta di un luogo di insediamento per un'attività. Secondo un altro studio, una cifra d'affari di 100 dollari realizzata nell'aviazione genera una domanda di 325 dollari. Nel contempo, 100 impieghi nell'aviazione comportano la creazione di complessivi 610 impieghi negli altri settori dell'economia.

Le cifre menzionate confermano l'importanza economica dell'aviazione. In Svizzera, oltre il 32% dei beni d'esportazione vengono trasportati per via aerea (volume relativo al 2008). La frequentazione di un aeroporto da parte di un milione di passeggeri genera tra 750 e 2000 impieghi, mentre l'utilizzo di un aereo a lunga distanza genera tra 130 e 160 posti di lavoro. Inoltre, un terzo dei turisti esteri giungono in Svizzera in aereo.

► Nessuna sovvenzione da parte della Confederazione

Le spese della Confederazione per questo settore dei trasporti raggiungono soltanto una frazione degli importi destinati alla strada e alla ferrovia. Nel 2007, il trasporto aereo è costato alla Confederazione soltanto 90 milioni di franchi, contro i 7,3 miliardi per il totale delle spese a favore dei trasporti. Queste spese non sono delle sovvenzioni, bensì dei costi per i compiti di sorveglianza dell'UFAC, nonché il contributo ad Eurocontrol e ad organizzazioni internazionali di aviazione civile. I costi della navigazione aerea sono coperti per la gran parte dall'aviazione, vale a dire dai passeggeri e dai trasportatori di merci attraverso le tasse.

Utilizzo adeguato delle risorse

► Garantire l'esistenza degli aeroporti regionali

La prima revisione parziale della legge sull'aviazione prevede un nuovo concetto di finanziamento per la sicurezza aerea. Questo concetto sopprime la sovvenzione incrociata dei costi della sicurezza degli aerodromi regionali – a spese degli aeroporti nazionali e del traffico aereo – come preteso dalle regolamentazioni internazionali. Le tasse percepite dall'aeroporto di Zurigo sovvenzionano in maniera sostanziale la sicurezza negli aerodromi regionali. La riscossione di tasse per coprire i costi degli aerodromi regionali non sarebbe sufficiente sul piano microeconomico e metterebbe in pericolo la loro esistenza. La riduzione delle prestazioni in materia di sicurezza aerea non è auspicabile. In caso d'accettazione del progetto, per colmare i bisogni legati alla soppressione della sovvenzione incrociata basterebbe la metà delle nuove entrate disponibili per l'aviazione.

La destinazione di 20 milioni agli aerodromi regionali permetterebbe di preservare l'attrattiva degli aerodromi bernese, ticinese, sangallese, solettese, argoviese, vodese, neocastellano e vallesano. Ciò favorirebbe pure le regioni circostanti, in particolare i Cantoni Friburgo, Giura e Turgovia.

► Aumento delle misure a favore della protezione dell'ambiente

Al pari della strada e della ferrovia, il traffico aereo rappresenta un onere ambientale talvolta. Nel 2001 il Consiglio federale ha definito i valori limite in un allegato all'ordinanza sulla protezione contro il rumore del 1986. Le emissioni sonore diminuiscono costantemente grazie al progresso tecnologico. Pertanto, la superficie esposta alle emissioni sonore attorno all'aeroporto di Zurigo è diminuita di oltre il 60% nel corso degli ultimi venti anni, mentre il traffico è aumentato del 50%. Ciononostante, circa 50'000 persone vivono in regioni nelle quali il traffico aereo supera i valori limite. Indipendentemente dai fondi speciali per il rumore degli aeroporti di Ginevra e di Zurigo, si tratta di investire una parte delle risorse supplementari, ossia circa 11 milioni di franchi all'anno, in misure di protezione dell'ambiente: installazione di finestre isolanti, costruzione di box insonorizzati per i test ai motori, progetti di ricerca nella lotta contro le emissioni sonore, misure e controllo del rumore.

► Protezione contro il terrorismo e le attività criminali

A seguito degli attentati terroristici dell'11 settembre 2001 sono state rafforzate le misure di sicurezza contro gli attacchi criminali nel settore dell'aviazione: con esse sono aumentati i relativi costi. Questi costi sono sopportati dagli aeroporti e dalle compagnie aeree. La Confederazione copre i costi inerenti la presenza di agenti di sicurezza armati negli aeroporti svizzeri. L'introduzione di nuove disposizioni in materia di sicurezza per l'adozione dell'accordo di Schengen ha causato un inasprimento delle prescrizioni e un aumento dei costi. Contrariamente a quanto previsto nel nostro paese, in alcuni aeroporti europei questi costi sono a carico dello Stato. L'utilizzo delle entrate fiscali per la lotta contro il terrorismo è giustificata, poiché l'obiettivo di queste azioni criminali è lo Stato e non la compagnia aerea o il gestore dell'aeroporto.

Un quarto delle entrate del finanziamento speciale potrebbe essere destinato alla formazione del personale della sicurezza, nonché alla ricerca e allo sviluppo nel settore delle tecniche di sicurezza.

► Il fondo speciale per l'aviazione non aggrava gli oneri dei contribuenti

Conclusione

Il progetto migliora la competitività dell'aviazione svizzera e della piazza economica svizzera più in generale senza introdurre imposte o tasse supplementari. Grazie al principio della causalità dei costi, si liberano dei mezzi a favore di misure nel settore della sicurezza aerea, della protezione dell'ambiente e della protezione contro il terrorismo. Il traffico stradale subisce una diminuzione minima delle risorse e dunque non subisce alcuna conseguenza. economiesuisse sostiene dunque il finanziamento speciale a favore dell'aviazione.

Informazioni:

roberto.colonnello@economiesuisse.ch

Impressum

economiesuisse, Federazione delle imprese svizzere
Hegibachstrasse 47, Casella postale, CH-8032 Zurigo
www.economiesuisse.ch