



## Scheda informativa

Data 2 dicembre 2013

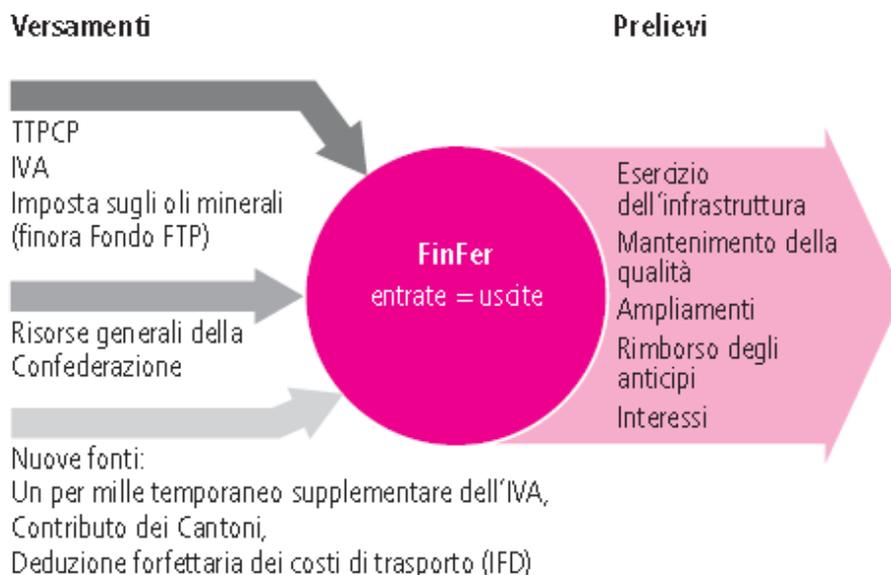
### FAIF: le modalità di finanziamento

**Il Consiglio federale e il Parlamento hanno deciso di creare un fondo a tempo indeterminato per assicurare il finanziamento a lungo termine dell'esercizio, della manutenzione e dell'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Il fondo sarà iscritto nella Costituzione federale e sarà coperto, oltre che da quelle attuali, da nuove risorse. Tutti saranno chiamati a contribuire: la Confederazione, i Cantoni, i viaggiatori.**

Il cosiddetto Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer) sostituirà il Fondo per il finanziamento di progetti di infrastruttura dei trasporti pubblici (Fondo FTP) e fungerà da strumento di finanziamento unico per l'esercizio, la manutenzione e l'ampliamento dell'infrastruttura.

La priorità sarà data agli investimenti nella manutenzione.

Il nuovo fondo sarà alimentato, oltre che da quelle attuali, da nuove entrate:





Le entrate attuali ammontano a circa quattro miliardi di franchi all'anno, ossia a circa l'80 per cento dei depositi previsti nel FInFer. Questi mezzi, che continueranno a essere impiegati per l'infrastruttura ferroviaria, provengono da risorse generali della Confederazione, da introiti della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) nonché da una quota dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) e (fino al 2030) dell'imposta sugli oli minerali.

Le nuove entrate, pari a circa un miliardo di franchi all'anno, saranno costituite tra l'altro da contributi aggiuntivi dei Cantoni (200 mio. fr.) e dall'uno per mille dell'IVA (360 mio fr.). Il Parlamento ha infatti deciso che, dal 2018 al 2030, confluirà nel FInFer l'uno per mille dell'IVA destinato fino al 2017 al risanamento dell'assicurazione invalidità.

I viaggiatori, dal canto loro, contribuiranno al finanziamento dell'infrastruttura attraverso il prezzo dei biglietti. È inoltre previsto che nel calcolo dell'imposta federale diretta i lavoratori dipendenti possano dedurre dal reddito imponibile al massimo 3000 franchi a titolo di spese di trasporto per recarsi al lavoro. Ciò aumenterà le entrate della Confederazione (ca. 200 mio. fr.). Rendendo il pendolarismo su lunghe distanze fiscalmente meno interessante, si intende contrastare la tendenza all'allungamento dei percorsi per recarsi al lavoro, un obiettivo conforme alla politica ambientale e di pianificazione del territorio. La deduzione degli abbonamenti regionali e degli abbonamenti generali di 2<sup>a</sup> classe resterà per lo più invariata e chi si sposta in auto potrà continuare a dedurre i costi di viaggio per le distanze comprese tra i 20 e i 35 chilometri al giorno<sup>1</sup>, ossia ad esempio per un percorso di andata e ritorno da Sigriswil a Thun, da Châtel-St-Denis a Vevey, da Unterägeri a Zugo, da Trogen a San Gallo o da Ponte Tresa a Lugano. Secondo il «Microcensimento mobilità e trasporti 2010», pubblicato nel 2012 dall'Ufficio federale di statistica, in Svizzera la lunghezza media dei percorsi per recarsi al lavoro è di 11,7 chilometri per direzione.

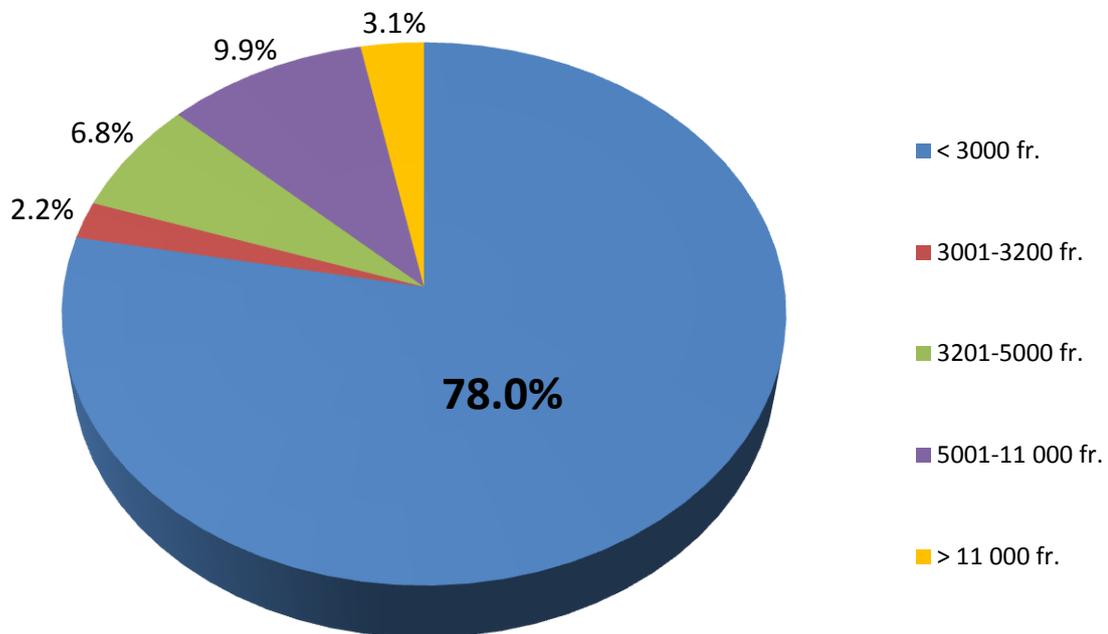
L'80 per cento dei contribuenti non è interessato dai cambiamenti a livello di deduzioni fiscali in quanto le loro spese di trasporto per recarsi al lavoro sono inferiori a 3 000 franchi o perché la loro situazione reddituale è tale da non essere soggetti al pagamento dell'imposta federale diretta. Per quanto riguarda le imposte cantonali, continueranno a valere le deduzioni previste dai Cantoni stessi, competenti in materia.

---

<sup>1</sup> La distanza esatta dipende dalla base di calcolo cantonale, applicata anche per l'imposta federale diretta. L'aliquota varia in funzione del Cantone e della distanza, ma non supera i 0,7 franchi per chilometro.



## Le attuali deduzioni fiscali per i costi di viaggio



Il FInFer consentirà di realizzare gli ampliamenti necessari per il futuro e di migliorare quindi l'offerta ferroviaria. I viaggiatori ne trarranno un beneficio immediato: grazie agli ampliamenti sarà possibile offrire collegamenti ogni mezz'ora su diverse tratte e ogni quarto d'ora nelle zone urbane e negli agglomerati; le regioni turistiche saranno collegate meglio alle principali vie di comunicazione e sarà possibile impiegare treni più lunghi e carrozze a due piani su un numero di tratte superiore rispetto ad oggi. Il traffico merci potrà contare su maggiori capacità e quindi su collegamenti più veloci e più affidabili.

➡ Per maggiori informazioni: scheda informativa «I miglioramenti della rete ferroviaria»

### Informazioni:

Ufficio federale dei trasporti, Settore Informazione  
031 322 36 43  
presse@bav.admin.ch