
Raccomandazioni di voto

Per le ragioni sopra esposte, Consiglio federale e Parlamento vi raccomandano di votare, il 12 giugno 1988,

- **sì** al decreto federale sui fondamenti costituzionali per una politica coordinata dei trasporti

- **no** all'iniziativa popolare «per la riduzione dell'età AVS a 62 anni per gli uomini e a 60 anni per le donne»

Votazione popolare del 12 giugno 1988

Spiegazioni del Consiglio federale

Su che cosa si vota ?

Politica coordinata dei trasporti

La politica coordinata dei trasporti intende promuovere un sistema di trasporti rispettoso dell'ambiente naturale, creare un equilibrio tra i trasporti pubblici e il traffico privato e garantire che i costi siano sopportati da chi li ha causati. Questa nuova politica necessita una modifica della Costituzione federale.

Spiegazioni: p. 2 - 8
Testo in votazione: p. 9 - 10

Riduzione dell'età AVS

L'iniziativa popolare per la riduzione dell'età AVS chiede che gli uomini beneficino della rendita a partire da 62 anni e le donne da 60 anni. Consiglio federale e Parlamento respingono l'iniziativa poiché comporta costi eccessivi, contrasta con l'evoluzione demografica e ostacola la decima revisione dell'AVS.

Spiegazioni: p. 11 - 15
Testo in votazione: p. 12



Alcuni dati sui trasporti in Svizzera

La Svizzera dispone di oltre 70 000 chilometri di strade, di cui 1450 chilometri sono strade nazionali, nonché di 19 100 chilometri di linee ferroviarie, tranviarie e di autobus (5000 chilometri di binari).

Il numero dei veicoli motorizzati immatricolati è enormemente aumentato. Nel 1950 si contavano in Svizzera 150 000 autovetture; attualmente sono più di 2,7 milioni (ovvero un'automobile ogni 2,4 abitanti). Quanto agli automezzi pesanti, si è passati da 34 000 unità nel 1950 a 213 000 nel 1987.

Anche la proporzione del traffico ferroviario rispetto a quello stradale ha subito un forte cambiamento. Nel 1950 i trasporti pubblici garantivano il 56 % del traffico passeggeri, oggi soltanto il 17 %. Nello stesso lasso di tempo, il traffico privato su strada è passato dal 44 all'83 %.

L'evoluzione è analoga per il traffico delle merci: nel 1950, il 70 % delle merci era trasportato per ferrovia, oggi soltanto il 41%. D'altra parte, il 52 % del traffico merci complessivo avviene su strada.

Il traffico assorbe in Svizzera il 28 % dell'energia: 21 per la strada, 1 per la ferrovia e 6 per il traffico aereo.

Situazione iniziale

Perché una politica coordinata dei trasporti?

La Svizzera possiede la rete ferroviaria più densa d'Europa e un'ottima rete stradale. Parimenti, ha un'eccellente posizione nel traffico aereo internazionale e, grazie al Reno, può accedere alle vie di navigazione internazionali.

Le vie di comunicazione assicurano i necessari rapporti tra le varie regioni del paese; d'altra parte buone condizioni di trasporto facilitano la mobilità dei singoli e sono indispensabili per l'economia. Non si dimentichi poi che per la Svizzera, situata al centro dell'Europa, le vie di transito hanno un'importanza particolare.

Bisogna tuttavia constatare che, da qualche tempo, il forte aumento del traffico crea problemi sempre maggiori. Le colonne sulle autostrade si allungano e gli ingorghi aumentano, a scapito dell'ambiente (gas di scarico, rumore, perdite di superfici agricole). Se si vogliono risolvere i problemi attuali e futuri che il traffico pone, misure unilaterali e poco coordinate non sono più sufficienti. Per far fronte agli imperativi del futuro ed evitare costi eccessivi, bisogna superare l'idea di una politica disarticolata per strade, ferrovia, navigazione e trasporti aerei.

Per questa ragione Consiglio federale e Parlamento propongono una modifica della Costituzione federale che permetta la realizzazione di una politica coordinata dei trasporti. Essa consentirà di promuovere un sistema di trasporti maggiormente rispettoso dell'ambiente, di creare un migliore equilibrio tra trasporti pubblici e traffico privato, di ripartire equamente i costi e di garantire il finanziamento a lungo termine dei trasporti.

I vantaggi della politica coordinata dei trasporti

I nuovi articoli costituzionali proposti assegnano alla Confederazione il compito di coordinare i diversi tipi di trasporto. La politica globale in questo ambito deve considerare con maggiore attenzione gli imperativi ecologici e far sí che Confederazione e Cantoni collaborino strettamente. Deve inoltre garantire il finanziamento di tutti i tipi di trasporto e provvedere per un'equa ripartizione dei costi molto elevati che vi sono connessi. I suoi elementi essenziali sono i seguenti:

Un sistema di trasporti al servizio dell'uomo

L'obiettivo di fondo della nuova politica dei trasporti consiste nel preservare e migliorare la qualità di vita. A tal fine, la Confederazione non dovrà considerare soltanto le esigenze del traffico, ma anche e sempre più le ripercussioni sull'uomo e sull'ambiente. In tal senso, le nuove norme costituzionali assegnano alla Confederazione il compito di coordinare i trasporti via terra, acqua e aria, salvaguardando gli interessi non solo delle regioni economicamente importanti o dei centri densamente abitati, ma anche quelli delle regioni periferiche.

Nessuna ingerenza nella libertà di scelta

Per principio, anche in futuro si dovrà garantire ai singoli la libera scelta del mezzo di trasporto. Eccezioni a questo principio sono pensabili solo riguardo al traffico merci a grande distanza, qualora ad esempio il traffico stesso fosse minacciato o i suoi effetti sull'uomo e sull'ambiente fossero eccessivamente nocivi. In tali casi, la Confederazione potrebbe decidere di sgravare le strade dal traffico merci a grande distanza (ad esempio tra Chiasso e Basilea), derogando se necessario al principio della libertà di commercio e d'industria.

Simili provvedimenti dovrebbero comunque essere giustificati dall'interesse generale. Inoltre, dovrebbero essere previsti da una legge, quindi implicitamente sottoposti a referendum. Misure coercitive potrebbero essere prese solo come estremo rimedio, ad esempio quando l'offerta del trasporto intermodale (trasporto di autocarri con la ferrovia) non fosse sufficiente per sgravare il traffico stradale.

Una nuova ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni

In materia di **traffico privato**, la competenza della Confederazione – attualmente responsabile solo per le strade nazionali – sarà estesa anche alle «reti di trasporto di importanza nazionale». Ciò consentirà di coordinare meglio la pianificazione, la costruzione, la manutenzione e il finanziamento delle tratte stradali più importanti. Il legislatore potrebbe così assegnare alla Confederazione il finanziamento di una parte delle strade principali, riducendo considerevolmente gli oneri dei Cantoni, in particolare nelle regioni poco dotate di strade nazionali.

In materia di **trasporti pubblici** la Confederazione e i Cantoni operano congiuntamente. La Confederazione finanzia il trasporto pubblico di importanza nazionale, i Cantoni provvedono al resto. Nondimeno, la Confederazione emanerà principi per i trasporti pubblici regionali e sosterrà finanziariamente i Cantoni, al fine di coprire omogeneamente i bisogni dell'intero paese.

Nessun Cantone deve sopportare oneri finanziari eccessivi

Nel campo dei trasporti, gli oneri che gravano sui singoli Cantoni sono molto diversi. La Confederazione veglierà dunque affinché tali oneri siano distribuiti in modo che nessun Cantone debba sopportare spese sproporzionate. Le spese dei Cantoni non verranno più conteggiate separatamente secondo i vari tipi di trasporto (ad esempio strada o ferrovia), bensì complessivamente, ivi comprese le spese dei Comuni. Si terrà dunque conto anche del traffico urbano e locale.

Chi causa i costi deve pagare

In linea di principio, gli utenti delle singole reti di trasporto devono coprire i costi che causano. Tra questi figurano ovviamente i costi di costruzione e di manutenzione, ma anche i costi non compensati che gravano sulla collettività, come ad esempio quelli per i danni causati all'ambiente. La Confederazione, i Cantoni e i Comuni dovranno tuttavia pagare le prestazioni da loro chieste nell'interesse della collettività, quali le agevolazioni tariffarie delle imprese di trasporto.

Quale sarà il nuovo sistema di finanziamento?

Il finanziamento degli investimenti dei **trasporti pubblici** sarà garantito prelevando una quota determinata dalle entrate della Confederazione; ciò consentirà uno sviluppo dei trasporti pubblici a lungo termine. Le imprese ferroviarie dovranno però pagare delle indennità per l'uso delle reti di binari.

Quanto al **traffico privato**, il finanziamento delle strade sarà garantito, come in passato, con la metà del prodotto netto del dazio d'entrata sui carburanti e con il prodotto netto del sopraddazio sugli stessi. Se tali introiti non dovessero bastare per la copertura dei costi causati da questo tipo di traffico, la Confederazione potrà ricorrere a tasse d'uso pagate dagli utenti. Il nuovo articolo costituzionale offre dunque anche la base costituzionale necessaria per sostituire l'attuale tassa sul traffico pesante, che privilegia quanti viaggiano molto, con una tassa commisurata all'uso effettivo dei singoli veicoli.

Finanziare provvedimenti che giovano a tutti gli utenti

Già attualmente, una parte dei dazi d'entrata sui carburanti può essere utilizzata per sgravare il traffico stradale (ad esempio tramite trasporti ferroviari), risparmiando in tal modo l'ambiente. Queste possibilità vanno tuttavia ampliate. Con la nuova disposizione, le risorse destinate ai trasporti potranno essere impiegate per assicurare la perequazione degli oneri in favore dei Cantoni e per finanziare provvedimenti che giovano a tutti gli utenti. Sarà ad esempio possibile finanziare con una tassa sulla benzina la costruzione di posteggi e quindi incitare gli automobilisti ad utilizzare i trasporti pubblici.

Nessuna «razzia» nel portafoglio altrui

Un finanziamento separato dei singoli tipi di trasporto (come la ferrovia o la strada) appare opportuno, in modo che ognuno assuma i costi che causa. Se tuttavia gli obiettivi della politica globale dei trasporti non potessero essere raggiunti in questo modo, la Confederazione avrebbe la possibilità di utilizzare le risorse destinate a un tipo di trasporto per il finanziamento di un altro. Questa misura eccezionale e di durata limitata dovrebbe comunque essere decisa dal Parlamento e, in caso di referendum, ottenere persino il consenso del popolo.

I dibattiti parlamentari

Il Parlamento ha adottato gli articoli costituzionali per una politica coordinata dei trasporti a chiara maggioranza. Il problema più controverso riguardava la ripartizione esatta dei compiti tra Confederazione e Cantoni in materia di trasporti pubblici. Altre divergenze erano apparse quanto all'opportunità di fissare nella Costituzione oppure a livello di legge la parte di introiti che la Confederazione deve destinare ai trasporti pubblici. In entrambi i casi, il Parlamento ha deciso di ancorare nella Costituzione soltanto i principi, e di lasciare alla legge la soluzione di dettaglio. Controversa infine era anche la facoltà concessa alla Confederazione di modificare la destinazione dei dazi d'entrata sui carburanti.

Parere del Consiglio federale

Secondo il Consiglio federale i nuovi articoli costituzionali sono indispensabili. Essi creano un equilibrio ottimale tra i vantaggi e gli inconvenienti legati ai trasporti. Le difficoltà e gli ingorghi che attualmente si constatano nel traffico sono in parte dovuti al fatto che finora i problemi della circolazione stradale, delle ferrovie, della navigazione e dell'aviazione sono sempre stati trattati separatamente. La nuova politica dei trasporti preconizza invece decisioni di carattere globale. Essa crea le premesse per una soluzione razionale ed ecologica dei problemi connessi con l'aumento del traffico.

Gli articoli proposti non modificano radicalmente il nostro diritto costituzionale, ma lo completano in modo ragionevole. Si limitano a formulare principi, in sintonia con la natura del testo costituzionale, lasciando al legislatore il necessario margine d'azione e al popolo l'ultima parola, tramite referendum. Accanto alle competenze, assegnano poi alla Confederazione e ai Cantoni anche i mezzi necessari per adempirle e infine consentono di rafforzare la posizione della Svizzera nell'assetto del traffico internazionale.

Argomenti pro e contro

Contro

I nuovi articoli costituzionali sono superflui. Già attualmente la Confederazione è in grado di condurre una politica dei trasporti ragionevole, senza adottare nuove norme costituzionali che implicherebbero ulteriori interventi dello Stato.

La politica coordinata dei trasporti permette di modificare la destinazione degli introiti dei dazi d'entrata sui carburanti. Di conseguenza, saranno gli automobilisti a sopportare i deficit dei trasporti pubblici.

Quella proposta è innanzitutto una politica fiscale e non una politica dei trasporti. Invece di sopprimere la tassa sul traffico pesante e il contrassegno autostradale, la Confederazione ne mantiene il principio nella Costituzione.

La soluzione proposta non considera il traffico urbano, sebbene proprio in questo ambito esistano i problemi maggiori, che di fatto restano insoluti.

Consiglio federale e Parlamento considerano convincenti gli argomenti a favore e pertanto vi raccomandano di accettare la politica coordinata dei trasporti.

A favore

Gli obiettivi e i principi della politica coordinata dei trasporti necessitano una base costituzionale. Solo in tal modo sarà possibile ad esempio ripartire diversamente i compiti tra Confederazione e Cantoni, garantire il finanziamento dei trasporti e, se necessario, sgravare le strade dal traffico pesante.

È nell'interesse degli automobilisti stessi che si possano utilizzare i proventi dei dazi d'entrata sui carburanti per decongestionare il traffico stradale. Tale modifica di destinazione sarebbe comunque solo temporanea e inoltre richiederebbe il consenso del Parlamento ed eventualmente del popolo.

Le tasse d'uso delle strade possono essere prelevate soltanto se i costi del traffico stradale non sono coperti. Ogni utente dovrà coprire soltanto i costi che causa, e nient'altro.

Al contrario: la Confederazione non trascura il traffico urbano e sostiene finanziariamente i trasporti pubblici cantonali e comunali.

Testo in votazione

Decreto federale sui fondamenti costituzionali per una politica coordinata dei trasporti

del 20 marzo 1987

I

La Costituzione federale è modificata come segue:

*Art. 36^{bis} cpv. 1, 2^o periodo, nonché cpv. 2 e 4
Abrogati¹⁾*

Art. 36^{ter}

¹ La Confederazione stabilisce gli obiettivi della politica globale svizzera dei trasporti. All'uopo, tiene conto dei bisogni di trasporto, dell'utilizzazione razionale delle risorse, nonché degli effetti sull'uomo e sull'ambiente. Essa coordina, nel quadro delle sue facoltà costituzionali, i trasporti per terra, acqua e aria.

² Se l'interesse generale lo esige, la Confederazione può prendere in via legislativa, derogando ove occorra al principio della libertà di commercio e d'industria, i provvedimenti idonei a sgravare le strade dal traffico merci a grande distanza.

³ In materia di traffico privato, la Confederazione, in collaborazione con i Cantoni, assicura la pianificazione, la costruzione e la manutenzione delle reti di trasporto d'importanza nazionale. Queste collegano le regioni del Paese e servono al traffico a grande distanza. Il finanziamento è precipuamente assunto dalla Confederazione. I Cantoni provvedono per le altre reti di trasporto del traffico privato.

⁴ La Confederazione e i Cantoni provvedono ai trasporti pubblici. La Confederazione finanzia il trasporto pubblico d'importanza nazionale. Allo scopo di assicurare un efficiente sistema globale dei trasporti, la Confederazione emana principi per la strutturazione del traffico regionale pubblico, che promuove secondo i bisogni del traffico regionale e la capacità finanziaria dei Cantoni.

⁵ La Confederazione perequa gli oneri dei Cantoni in modo che nessun Cantone debba sopportare complessivamente spese sproporzionate nel settore dei trasporti.

⁶ Gli utenti delle reti di trasporto coprono di regola a lunga scadenza i costi che causano, dedotto l'indennizzo delle prestazioni in favore dell'economia generale. Il legislatore determina le eccezioni. La Confederazione, i Cantoni e i Comuni pagano le prestazioni che dispongono in favore dell'economia generale. La Confederazione accerta, in collaborazione con i Cantoni, i costi causati alla collettività dai trasporti pubblici e privati.

¹ Queste disposizioni abrogate concernono le strade nazionali e sono riprese più estesamente nel nuovo articolo 36^{ter}, capoversi 3 e 5.

Art. 37

¹ La Confederazione copre, mediante le risorse generali, i costi delle prestazioni da essa disposte in favore dell'economia generale.

² Utilizza inoltre annualmente, inclusi i contributi ai Cantoni:

1. Per i trasporti pubblici:
 - a. un contributo di base, fissato a lungo termine dal legislatore, pari a una quota determinata degli introiti fiscali e doganali;
 - b. le indennità pagate dalle imprese di trasporto per l'uso delle reti d'importanza nazionale.
2. Per i trasporti privati:
 - a. la metà del prodotto netto del dazio d'entrata sui carburanti o di un'imposta equivalente sul consumo;
 - b. il prodotto netto del sopraddazio sui carburanti o del supplemento di un'imposta equivalente sul consumo;
 - c. le tasse d'uso pagate dagli utenti a titolo di compensazione dei costi causati alla collettività dal traffico privato e da questo non coperti.

³ Per finanziare provvedimenti che giovano a tutti gli utenti, come la separazione e la connessione dei diversi modi di traffico, il miglioramento della sicurezza del traffico, la protezione contro le forze della natura e la protezione dell'ambiente e del paesaggio, nonché per assicurare la perequazione degli oneri in favore dei Cantoni, la Confederazione può utilizzare le risorse destinate ai trasporti pubblici e a quelli privati.

⁴ La Confederazione tiene contabilità separate sull'entrata e sull'impiego delle risorse per i trasporti pubblici e per quelli privati. Può temporaneamente, in via legislativa, modificare la destinazione di queste risorse, se l'attuazione degli obiettivi della politica globale dei trasporti lo esige.

⁵ I Cantoni non possono riscuotere né ammettere tasse sulla circolazione nelle strade che, nel quadro della loro destinazione, sono aperte al traffico pubblico. La legislazione federale disciplina le eccezioni.

*Art. 41^{ter} cpv. 4 lett. a, secondo periodo
Abrogato²⁾*

Disposizioni transitorie

Art. 19

¹ L'autonomia finanziaria del sistema dei trasporti, secondo l'articolo 36^{ter} capoverso 6, dev'essere attuata progressivamente.

² I disavanzi delle reti di trasporto d'importanza nazionale, esistenti dopo l'introduzione del prefinanziamento degli investimenti da parte della Confederazione e del risarcimento integrale delle prestazioni in favore dell'economia generale, possono ancora essere coperti, durante un periodo transitorio di cinque anni al massimo, con le risorse generali della Confederazione.

II

Il presente decreto sottostà alla votazione del popolo e dei Cantoni.

² Dal 1971, la Confederazione ha la competenza di riscuotere tasse d'uso al posto dei dazi d'entrata sui carburanti. Per semplificare il testo costituzionale questa competenza è stata inserita nell'articolo 37 capoverso 2 numero 2 lettere a e b del testo in votazione.

Iniziativa per la riduzione dell'età AVS

Situazione iniziale

Il nostro sistema assicurativo per la vecchiaia, i superstiti e l'invalidità, accettato a grande maggioranza nel 1972, poggia su tre pilastri:

- Primo pilastro: AVS e AI che dal 1948 costituiscono l'assicurazione di base per tutti.
- Secondo pilastro: previdenza professionale, obbligatoria per tutti i lavoratori a partire dal 1985.
- Terzo pilastro: previdenza personale (risparmio dei singoli) promossa dallo Stato.

Nel 1948, quando l'AVS è entrata in vigore, l'età che dava diritto alle rendite era fissata a 65 anni, indistintamente, per donne e uomini. Nel 1957, tale limite d'età fu ridotto per le donne a 63 anni e dal 1964 a 62 anni.

L'iniziativa popolare «per la riduzione dell'età a 62 anni per gli uomini e a 60 anni per le donne» va molto più lontano. Essa è stata depositata nel 1983, con 116 657 firme valide. Va rilevato che già nel 1978 un'iniziativa analoga, che chiedeva la riduzione dell'età AVS a 60 anni per gli uomini e a 58 per le donne, è stata respinta a schiacciante maggioranza (1451220 no contro 377 017 sì).

La nuova iniziativa chiede che la riduzione dei limiti d'età a 62 anni per gli uomini e a 60 anni per le donne avvenga nel giro di tre anni. Precisa inoltre che tale limite potrà essere ulteriormente ridotto, in via legislativa, ma non rialzato.

Consiglio federale e Parlamento respingono l'iniziativa poiché ritengono che il problema dell'età AVS non possa essere considerato separatamente, avulso dal contesto, come avviene nell'iniziativa. Inoltre, i costi che l'iniziativa comporterebbe sono elevati al punto da compromettere gli altri miglioramenti previsti per l'AVS. Infatti, con la decima revisione dell'AVS, il Consiglio federale intende proporre misure atte a parificare i diritti di donne e uomini e miglioramenti di natura sociale. Per l'età AVS non sono previste modifiche, tuttavia si vuole introdurre un limite d'età flessibile per gli uomini tra i 62 e i 65 anni.

Decreto federale sull'iniziativa popolare «per la riduzione dell'età AVS a 62 anni per gli uomini e a 60 anni per le donne»

del 9 ottobre 1986

Art. 1

¹ L'iniziativa popolare del 24 febbraio 1983 «per la riduzione dell'età AVS a 62 anni per gli uomini e a 60 per le donne» è sottoposta al voto del popolo e dei Cantoni.

² L'iniziativa ha il tenore seguente:

La Costituzione federale è completata come segue:

Art. 34^{quater} cpv. 2, dopo la quinta frase

Hanno diritto alla rendita semplice di vecchiaia gli uomini che hanno compiuto i 62 anni e le donne che hanno compiuto i 60 anni. Questi limiti d'età possono essere abbassati per legge.

Disposizioni transitorie

¹ Con l'introduzione dell'età flessibile AVS, le età menzionate nell'articolo 34^{quater} danno diritto alla rendita completa.

² La legge può uguagliare l'età AVS degli uomini a quella delle donne.

³ Finché sono pagate rendite di vecchiaia per coniugi, il diritto alle medesime sorge allorché un coniuge abbia compiuto i 62 anni e l'altro almeno i 60 o sia invalido la metà.

⁴ L'età AVS è abbassata annualmente di un anno, la prima volta dopo l'accettazione dell'iniziativa, fino al raggiungimento dei limiti d'età menzionati nell'articolo 34^{quater}.

Art. 2

L'Assemblea federale raccomanda al popolo e ai Cantoni di respingere l'iniziativa.

Il comitato giustifica l'iniziativa in questo modo:

«Per una reale eguaglianza tra donne e uomini

La situazione economica della Svizzera e il suo alto livello di produttività consentirebbero agevolmente una riduzione del limite d'età AVS. In realtà, se paragonato agli altri Stati industrializzati, il nostro Paese su questo punto è in ritardo.

La riduzione dell'età AVS è necessaria per salvaguardare la nostra salute, minacciata dallo stress, da sollecitazioni professionali eccessive, dall'insicurezza dell'impiego e da altri fattori nocivi.

L'iniziativa propone che la parificazione tra donna e uomo riguardo al limite d'età AVS avvenga in due fasi: la prima, riducendo a 62 anni il limite d'età per gli uomini e a 60 anni quello per le donne; la seconda, riducendo tale limite a 60 anni per tutti. Quanto proposto è dunque una chiara risposta a taluni ambienti antisociali, che propongono di rialzare il limite di età per le donne, dapprima a 63 e poi a 65 anni.

Nell'ambito della decima revisione dell'AVS si vuole introdurre un sistema di rendite «à la carte», ossia la possibilità di ottenere una rendita AVS prima del limite di età generalmente applicato. Bisogna però precisare che l'ottenimento anticipato della rendita implica una riduzione annua del 6,8%. Di conseguenza, i contribuenti con redditi piccoli e medi ne saranno praticamente esclusi; inversamente, accettando l'iniziativa, tutti potrebbero andare in pensione più presto, senza riduzioni delle rendite e senza compromettere il sistema di rendite «à la carte».

In un Paese caratterizzato da un prodotto nazionale elevato, l'AVS, quale base delle nostre assicurazioni sociali a favore degli anziani, può e deve essere ulteriormente sviluppata. I costi risultanti da un'eventuale accettazione dell'iniziativa potrebbero essere finanziati con un contributo federale superiore. L'articolo 34 della Costituzione federale prevede infatti che i contributi all'AVS possono raggiungere il 50% delle spese. Nondimeno, con la nona revisione dell'AVS questi contributi federali furono ridotti dal 25% al 20%! Anche una semplice riduzione delle spese militari eccessive a favore dell'AVS potrebbe finanziare la riduzione del limite d'età, senza aumentare i contributi prelevati sui salari.»

Parere del Consiglio federale

Il Consiglio federale respinge l'iniziativa per le seguenti ragioni:

L'iniziativa comporterebbe spese eccessive

Per un milione di beneficiari di rendite AVS, vengono versati annualmente circa 13 miliardi di franchi. Accettando l'iniziativa, nel giro di tre anni avremmo un aumento di beneficiari di circa 70 000 donne e 85 000 uomini, il che comporterebbe una spesa supplementare di circa 2,1 miliardi di franchi all'anno.

Per evitare queste spese supplementari, bisognerebbe ridurre le rendite del 15%, ma in tal caso non sarebbe più adempiuto il mandato costituzionale secondo il quale bisogna compensare adeguatamente il fabbisogno vitale. Spese supplementari sono quindi inevitabili. Secondo il sistema attuale di finanziamento, bisognerebbe aumentare i contributi prelevati sui salari dell'1,55% e i contributi federali e cantonali di circa 295 milioni di franchi.

Oltre a questo, l'iniziativa avrebbe ripercussioni finanziarie anche su altri settori delle assicurazioni sociali, segnatamente sulle rendite complementari all'AVS e sulla previdenza professionale.

La soluzione proposta è in contrasto con l'evoluzione demografica

Già attualmente, l'evoluzione demografica crea problemi al nostro sistema di previdenza sociale. La speranza di vita aumenta e il rapporto tra il numero dei contribuenti e quello dei beneficiari di rendite diviene viepiù problematico. Riducendo il limite d'età AVS, tale sproporzione si aggrava ulteriormente.

Le aspirazioni individuali non sono considerate

Il pensionamento anticipato non è un bisogno condiviso da tutti, bensì un'aspirazione individuale. Di conseguenza, una riduzione generale del limite d'età costringerebbe numerose persone, che pur vorrebbero continuare a lavorare, ad interrompere anzitempo la loro attività. Quindi, anche a prescindere dai problemi di finanziamento, la soluzione proposta sarebbe inopportuna poiché ridurrebbe la libertà individuale. Per questa ragione bisogna preferire soluzioni più adatte alle aspirazioni dei singoli, come avviene per esempio sempre più nella previdenza professionale, strutturata in modo sempre più flessibile. Soluzioni di questo tipo dovranno essere concepite anche in modo da renderle accessibili ai redditi inferiori.

Ostacoli alla decima revisione dell'AVS

L'iniziativa compromette i miglioramenti che la decima revisione dell'AVS si propone di realizzare. Infatti il Consiglio federale ha previsto una serie di misure volte a parificare i diritti di donne e uomini e a migliorare la situazione di quanti sono socialmente sfavoriti. Anche riguardo all'età AVS sono in vista nuove proposte: è stata abbandonata l'idea di rialzare il limite d'età per le donne e si vuol concedere agli uomini la possibilità di ridurre tale limite di tre anni. Di fatto dunque essi avrebbero la possibilità di ottenere la rendita AVS ad un'età analoga a quella delle donne, accettando una riduzione sopportabile della loro rendita. Contrariamente alle proposte dell'iniziativa, rigide e costose, questa soluzione flessibile è finanziariamente sopportabile ed ha il pregio di corrispondere alle aspirazioni ed ai bisogni dei singoli.

Per tutte queste ragioni, Consiglio federale e Parlamento respingono l'iniziativa per la riduzione dell'età AVS a 62 anni per gli uomini e a 60 anni per le donne. Una soluzione più flessibile sarà proposta con la decima revisione dell'AVS.