

Votazione popolare del 26 febbraio 1984

Spiegazioni del Consiglio federale

Su che cosa si vota ?

Tassa sul traffico pesante
Sarà riscossa una tassa annua sugli autocarri, i rimorchi e i torpedoni svizzeri ed esteri che circolano sulle nostre strade. Procurerà allo Stato 150 milioni di franchi all'anno.
Spiegazioni: pagina 2
Testo in votazione: pagina 7

Contrassegno autostradale

Per poter circolare sulle nostre strade nazionali gli automobilisti svizzeri e stranieri dovranno acquistare un contrassegno («vignetta»). Costerà 30 franchi all'anno e procurerà entrate fra 250 e 300 milioni.
Spiegazioni: pagine 2 e 8
Testo in votazione: pagina 11

Iniziativa per un vero servizio civile

L'iniziativa popolare «per un vero servizio civile basato sulla prova del fatto» vuol permettere agli obiettori, indipendentemente dal motivo invocato, di compiere un servizio civile la cui durata è di una volta e mezza quella del servizio militare rifiutato. Consiglio federale e Parlamento raccomandano di respingere l'iniziativa.
Spiegazioni: pagina 13
Testo in votazione: pagina 12

Raccomandazione di voto

Consiglio federale e Parlamento vi raccomandano di votare due volte sì e una volta no: sì per le tasse stradali (tassa sul traffico degli automezzi pesanti e contrassegno) e no per l'iniziativa sul servizio civile.



Tasse sul traffico

E' il popolo che deve decidere!

Da anni, Consiglio federale e Parlamento cercano di riequilibrare le finanze federali. Con una serie di programmi di risparmio sono già state ridotte numerose spese. Tuttavia, un risanamento duraturo delle finanze federali presuppone anche nuove entrate. A più riprese sono state proposte tasse sul traffico stradale, in particolare: tassa sul traffico degli automezzi pesanti, contrassegno autostradale, pedaggi per le gallerie.

Un'indagine svolta presso i Cantoni, i partiti e le associazioni ha permesso di appurare che la tassa sul traffico degli automezzi pesanti è generalmente ben accolta, mentre il contrassegno autostradale suscita un certo scetticismo. Nel 1980 il Consiglio federale ha proposto l'introduzione di una tassa sul traffico degli automezzi pesanti, commisurata alle spese causate, al peso del veicolo e ai chilometri percorsi, rinunciando invece provvisoriamente a proporre il contrassegno. Nel giugno del 1983 il Parlamento ha però deciso di dare al popolo e ai Cantoni la possibilità di pronunciarsi su entrambi i progetti rinunciando invece, per ragioni di equità confederale e per motivi pratici, all'idea di un pedaggio per le gallerie.

Il traffico motorizzato copre i suoi costi?

Il problema della riscossione di tasse sul traffico stradale è strettamente legato al problema della copertura dei costi da esso causati. La questione è molto controversa perché la risposta dipende dai metodi di calcolo impiegati. Una cosa è però certa: tra il 1961 e il 1981, Confederazione, Cantoni e Comuni hanno speso per il traffico stradale quasi 10 miliardi di franchi in più di quanto hanno riscosso con tasse speciali (principalmente dazi sui carburanti e tasse sui veicoli a motore). Le anticipazioni fatte dalla Confederazione per la costruzione delle strade nazionali hanno potuto essere rimborsate e, col nuovo disciplinamento dei dazi sui carburanti, i Cantoni saranno considerevolmente sgravati dai crescenti costi di manutenzione delle strade nazionali. Nondimeno, per le strade, permangono a carico dei Cantoni e dei Comuni spese annue di oltre un miliardo di franchi che devono essere pagate mediante le entrate fiscali generali.

Anche gli automobilisti stranieri dovranno pagare

La Svizzera è un paese turistico e di transito. La nostra rete stradale ha dovuto quindi essere parzialmente adeguata al traffico supplementare dei veicoli stranieri. L'apertura delle gallerie alpine del San Bernardino (1967) e del San Gottardo (1980) ha conferito maggior attrattiva al collegamento tra l'Europa del nord e l'Italia attraverso la Svizzera. I conducenti stranieri partecipano al finanziamento delle nostre strade soltanto quando fanno il pieno di carburante in Svizzera. I camionisti evitano generalmente di fare il pieno in Svizzera in quanto da noi il carburante diesel è più caro che all'estero. Per gli altri conducenti, la decisione varia secondo il prezzo della benzina e il cambio nei Paesi limitrofi. Con le tasse proposte anche i conducenti stranieri contribuiranno in qualsiasi caso al finanziamento della rete stradale svizzera.

Le nuove tasse sul traffico sono compatibili con gli impegni internazionali assunti dalla Svizzera. Un accordo concluso nel 1931, pur prevedendo che gli autoveicoli impiegati nel traffico internazionale possano essere tassati unicamente nel Paese di origine, permette di riscuotere dazi sui carburanti e tasse per l'utenza di talune strade. E' così ad esempio che gli automobilisti devono pagare pedaggi per circolare sulla maggior parte delle autostrade francesi o italiane. Sarebbe invece illecita la riscossione di tasse unicamente sui veicoli stranieri.

Un provvedimento provvisorio

La tassa sul traffico pesante e il contrassegno autostradale saranno introdotti per una durata limitata a dieci anni. Inoltre, potrebbero essere soppressi anzitempo in via legislativa. In tal modo la questione delle tasse stradali potrebbe essere poi definitivamente regolata nell'ambito della concezione globale svizzera dei trasporti (CGST). Essa esige in particolare che gli utenti di qualsiasi modo di trasporto coprano in generale i costi da essi causati, dedotte le prestazioni in favore della collettività.

Tassa sul traffico degli automezzi pesanti

Il traffico pesante causa costi elevati

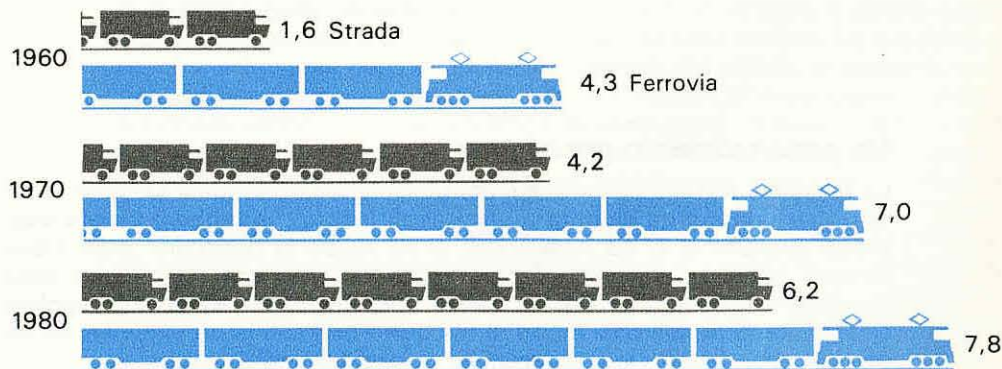
Consiglio federale e Parlamento ritengono che il traffico degli automezzi pesanti non copra completamente i costi che esso provoca. Sussistono divergenze circa la valutazione della parte non coperta; per tal motivo, il conto stradale è sottoposto a riesame. L'Assemblea federale valuta la parte scoperta a 190 milioni di franchi annui.

Si deve tener conto inoltre dei cosiddetti costi sociali: pregiudizi all'ambiente naturale, salute pubblica, consumo energetico, ecc. Molti sperano che con un'imposizione supplementare si otterrà non soltanto un'equa ripartizione degli oneri tra le diverse categorie di veicoli, ma anche una crescita più moderata del traffico pesante. In tal modo, anche la ferrovia diverrebbe più competitiva.

Che cos'è la tassa sul traffico pesante?

Su tutti i veicoli svizzeri e esteri (compresi i rimorchi), di un peso complessivo superiore a 3,5 tonnellate, è riscossa una tassa il cui provento non è vincolato a una destinazione speciale. Secondo il peso del veicolo sarà da 500 a 3000 franchi all'anno. E' ridotta per i veicoli che circolano in Svizzera per meno di un anno. Il Consiglio federale può inoltre accordare riduzioni in caso di ricorso al traffico intermodale (Huckepack) ed emanare regole speciali per le zone di confine. La tassa sarà riscossa dai Cantoni per i veicoli svizzeri e, al confine, per i veicoli esteri.

Trasporto di merci in Svizzera (in miliardi di tonnellate-chilometri)



Una tassa forfettaria

La tassa sul traffico degli automezzi pesanti può essere forfettaria, vale a dire stabilita annualmente secondo il peso del veicolo, oppure dipendere dal grado di utilizzazione del veicolo in base ai chilometri effettivamente percorsi. L'Assemblea federale ha preferito la tassa forfettaria perché la sua introduzione è più semplice e più rapida. Successivamente, nell'ambito della politica coordinata dei trasporti, si cercherà di istituire una tassa calcolata secondo i chilometri percorsi.

Proventi della tassa sul traffico degli automezzi pesanti

Si valuta che la nuova tassa farà affluire alla cassa federale circa 150 milioni di franchi all'anno, dei quali 90 milioni riscossi sui veicoli pesanti immatricolati in Svizzera e 60 milioni su quelli stranieri. I costi di riscossione dovrebbero essere di circa 5 milioni di franchi.

Importanza del traffico pesante

In Svizzera sono immatricolati circa 50 000 autocarri e autoarticolati, e circa 5500 torpedoni di peso superiore a 3,5 tonnellate. Complessivamente percorrono circa 2 000 000 000 km all'anno, pari a 50 000 volte il giro del mondo.

In media, per giorno feriale, sono entrati negli ultimi anni in Svizzera circa 2400 autocarri e autoarticolati e, quotidianamente, 450 torpedoni esteri.

Pro e contro la tassa sul traffico pesante

- Contro:** *Il traffico degli automezzi pesanti paga già abbastanza. La nuova tassa non è quindi giustificata.*
- Pro:** Anche se i conti differiscono secondo il metodo di calcolo, Consiglio federale e Parlamento sono convinti che il traffico degli automezzi pesanti non copra interamente i costi da esso causati.
- Contro:** *La tassa aumenta i costi di trasporto e i consumatori dovranno sopportarli.*
- Pro:** Per la maggior parte degli autocarri che percorrono grandi distanze il costo della tassa per chilometro risulta minimo. Essa rappresenta tra l'1 e il 2 per cento dei costi d'esercizio annui di un veicolo. Anche se traslata interamente sulle merci, il rincaro dei prezzi sarebbe minimo. Utenti della strada e contribuenti devono comunque pagare i costi del traffico degli automezzi pesanti.
- Contro:** *La tassa si prefigge di privilegiare la ferrovia. Da una parte, i costi dei trasporti stradali aumentano e, dall'altra, la Confederazione continua a sopportare il disavanzo delle ferrovie.*
- Pro:** Il traffico automobilistico ha beneficiato di vantaggi considerevoli con lo sviluppo della rete stradale. Basta ricordare in proposito l'apertura della galleria del San Gottardo.
- Contro:** *La tassa colpisce ingiustamente il traffico a breve distanza che non fa concorrenza alla ferrovia.*
- Pro:** Anche l'elevata frequenza dei trasporti a breve distanza causa una pronunciata usura delle strade. Inoltre, gli stessi veicoli possono essere impiegati sia nei trasporti regionali sia nel traffico a lunga distanza.
- Contro:** *La tassa è una misura fiscale che non si integra nella concezione globale dei trasporti (CGST). Essa non dovrebbe essere introdotta indipendentemente da tale concezione.*
- Pro:** La tassa non è affatto incompatibile con la CGST e può dunque essere introdotta subito. Mediante misure di razionalizzazione la ferrovia ha già realizzato taluni obiettivi della CGST.
- Contro:** *La riscossione di tasse comporta costi amministrativi inutili.*
- Pro:** La tassa può essere riscossa facilmente. L'aumento di lavoro e di personale è minimo.
- Contro:** *I trasportatori svizzeri temono misure di ritorsione da parte di alcuni Stati.*
- Pro:** La tassa si applica ai veicoli svizzeri e a quelli stranieri. E' quindi conforme agli accordi internazionali. L'articolo costituzionale consentirà al Consiglio federale di emanare disposizioni conformi alle convenzioni internazionali.

Consiglio federale e Parlamento ritengono che gli argomenti a favore della tassa siano più convincenti. Raccomandano quindi l'accettazione del decreto federale.

Testo in votazione

Decreto federale sulla riscossione di una tassa sul traffico degli automezzi pesanti

del 24 giugno 1983

Le disposizioni transitorie della Costituzione federale sono completate come segue:

Art. 17

¹ Per l'utilizzazione delle strade aperte al traffico generale, la Confederazione riscuote una tassa annuale sui veicoli a motore e sui rimorchi, immatricolati in Svizzera o all'estero, di un peso complessivo superiore a 3,5 tonnellate.

² La tassa ammonta a:

a. per gli autocarri e gli autoarticolati	
– di 3,5 a 11 tonnellate	500 franchi
– di 11 a 16 tonnellate	1500 franchi
– di 16 a 19 tonnellate	2000 franchi
– di oltre 19 tonnellate	3000 franchi
b. per i rimorchi	
– di 3,5 a 8 tonnellate	500 franchi
– di 8 a 10 tonnellate	1000 franchi
– di oltre 10 tonnellate	1500 franchi
c. per gli autobus	500 franchi

³ Per i veicoli che non sono messi in circolazione in Svizzera tutto l'anno, il Consiglio federale fissa aliquote graduate secondo la durata di validità; esso tiene conto degli oneri causati dalla riscossione.

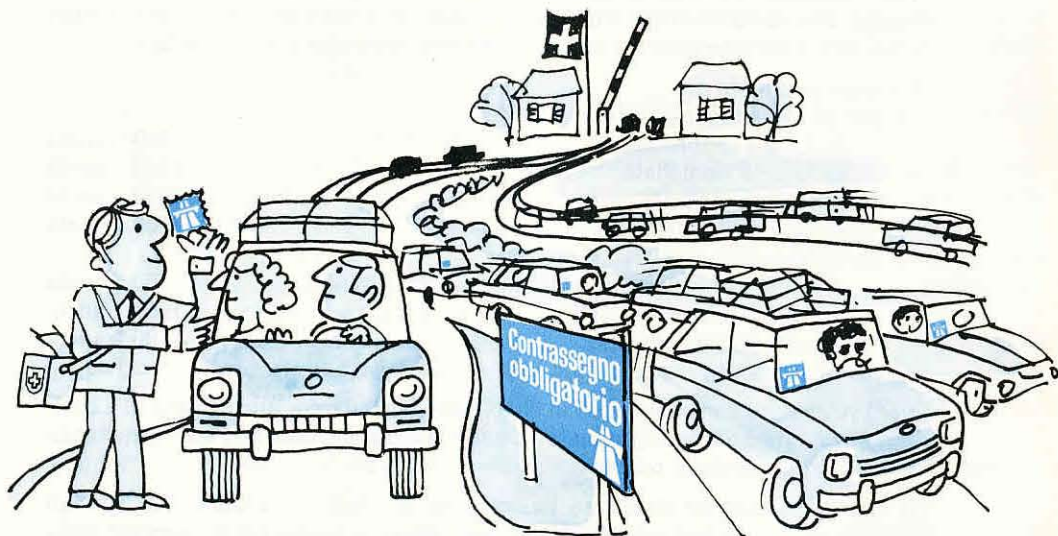
⁴ Il Consiglio federale disciplina l'esecuzione mediante ordinanza. Per speciali categorie di veicoli può stabilire le aliquote giusta il capoverso 2, esentare dalla tassa determinati veicoli e prevedere disposizioni speciali, segnatamente per gli spostamenti nelle zone di confine. Queste disposizioni non devono privilegiare i veicoli immatricolati all'estero. Il Consiglio federale può prevedere multe in caso di contravvenzione. I Cantoni prelevano la tassa sui veicoli immatricolati in Svizzera.

⁵ La riscossione della tassa è limitata a dieci anni. Prima della scadenza di questo termine, vi si potrà rinunciare in tutto od in parte in via legislativa.

Contrassegno autostradale

Che cos'è?

Il contrassegno («vignetta») è un autocoliante che l'automobilista acquista al prezzo di 30 franchi all'anno per poter circolare sulle strade nazionali. Serve da ricevuta e dev'essere applicato su tutti gli autoveicoli immatricolati in Svizzera o all'estero (compresi i rimorchi e le roulotte) di peso uguale o inferiore a 3,5 tonnellate come anche sulle motociclette. La durata di validità del contrassegno coincide con l'anno civile. Il Consiglio federale potrà emanare disposizioni speciali per le zone di confine. Il contrassegno potrà essere acquistato presso punti di vendita all'estero, al confine e in Svizzera. Si sta esaminando la possibilità di chiedere la collaborazione di organizzazioni private (associazioni automobilistiche, garages, stazioni di servizio) oppure pubbliche (polizia, dogane).

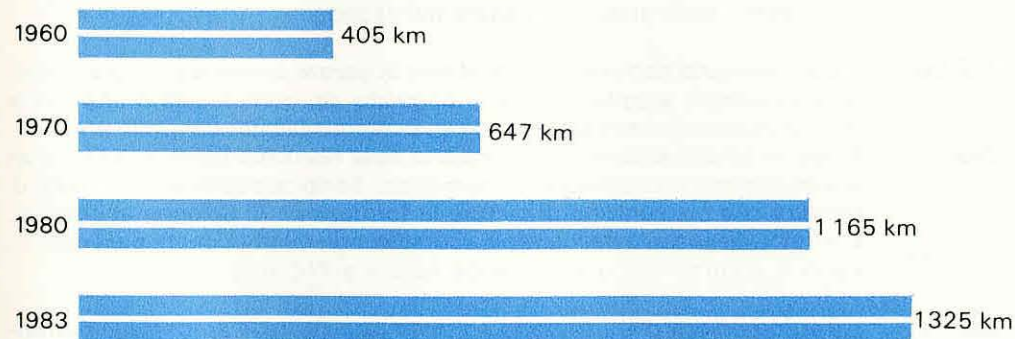


Il Parlamento vorrebbe introdurre il contrassegno in considerazione della difficile situazione delle finanze federali. Ritiene che tale forma di tassa sia ragionevole in quanto, grazie alle autostrade, gli automobilisti possono guadagnare tempo e ridurre i costi di utilizzazione del proprio veicolo. Numerosi Paesi come la Francia, l'Italia e la Spagna riscuotono pedaggi sulle autostrade.

Probabili entrate

Il contrassegno dovrebbe procurare entrate tra i 250 e i 300 milioni di franchi annui, di cui da 200 a 250 milioni provenienti da veicoli stranieri e 50 milioni da svizzeri. La differenza è giustificata poiché la capacità delle nostre strade nazionali ha dovuto essere adeguata al sovraccarico costituito dal transito di automobilisti stranieri, i quali, dal canto loro, approfittano dei vantaggi notevoli della nostra rete stradale. Circa 30/50 milioni di franchi dovranno però essere dedotti per i costi amministrativi; l'entrata netta dovrebbe quindi situarsi tra i 200 e i 270 milioni di franchi.

Sviluppo della rete autostradale



Veicoli leggeri in Svizzera

Nel nostro Paese sono immatricolate circa 2 500 000 automobili e 120 000 motociclette. Inoltre, secondo la media degli ultimi anni, entrano ogni giorno in Svizzera circa 140 000 automobili e 5000 motociclette straniere.

Pro e contro il contrassegno autostradale

Contro: *Gli automobilisti pagano già abbastanza per le strade nazionali con i dazi sui carburanti. Il contrassegno non è quindi giustificato.*

Pro: Se è vero che le autostrade sono già state pagate dagli automobilisti, è anche vero ch'esse sono state finanziate soltanto parzialmente dai loro utenti. Infatti, le tasse sui carburanti provengono in ragione dei due terzi da conducenti che viaggiano quasi esclusivamente su strade comunali e cantonali e quasi mai sull'autostrada. E' giusto quindi che gli utenti delle autostrade debbano pagare qualcosa in più rispetto agli altri automobilisti.

Contro: *La Svizzera non può far a meno del turismo. Il contrassegno potrebbe dissuadere taluni automobilisti esteri dal visitare il nostro Paese.*

Pro: Il prezzo del contrassegno influisce minimamente sul budget delle vacanze e quindi il numero dei turisti che visitano il nostro Paese non dovrebbe praticamente diminuire. La Francia e l'Italia, nonostante gli elevati pedaggi, figurano fra i Paesi più visitati dai turisti. Numerosi conducenti esteri sono abituati a pagare tali pedaggi.

Contro: *Il contrassegno richiede un importante apparato amministrativo e numeroso personale supplementare. L'acquisto del contrassegno al confine rischia di provocare ingorghi. Inoltre, è impossibile un controllo efficace.*

Pro: Rispetto ad altri sistemi, la riscossione della tassa mediante vendita di un contrassegno è relativamente semplice. Sono possibili diversi modi di vendita che consentono di evitare la formazione di colonne al confine. L'effetto dissuasivo dei controlli sporadici con relative multe per i conducenti in contravvenzione dovrebbe essere sufficiente.

Contro: *Gli automobilisti che utilizzano soltanto raramente le autostrade potrebbero riversarsi sulla rimanente rete stradale accrescendone il traffico.*

Pro: Le autostrade presentano vantaggi considerevoli come risparmio di tempo e di costi, sicurezza e comodità. Il numero dei conducenti che, per evitare il pagamento del contrassegno, preferiranno impiegare unicamente la rete stradale usuale dovrebbe dunque essere esiguo. D'altronde, 30 franchi all'anno non sono certo una gran somma per l'automobilista; anzi se non volesse servirsi dell'autostrada, spenderebbe ben presto di più.

Consiglio federale e Parlamento ritengono che gli argomenti a favore siano più convincenti e, di conseguenza, raccomandano l'accettazione del decreto federale.

Testo in votazione

Decreto federale concernente una tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali

del 24 giugno 1983

Le disposizioni transitorie della Costituzione federale sono completate come segue:

Art. 18

¹ La Confederazione riscuote, per l'utilizzazione delle strade nazionali di prima e di seconda classe, una tassa annuale di 30 franchi sui veicoli a motore e sui rimorchi, immatricolati in Svizzera o all'estero, il cui peso complessivo non superi le 3,5 tonnellate.

² Il Consiglio federale disciplina l'esecuzione mediante ordinanza. Può esentare dalla tassa determinati veicoli e prevedere disposizioni speciali, segnatamente per gli spostamenti nelle zone di confine. Queste disposizioni non devono privilegiare i veicoli immatricolati all'estero. Il Consiglio federale può prevedere multe in caso di contravvenzione. I Cantoni prelevano la tassa sui veicoli immatricolati in Svizzera e sorvegliano l'osservanza delle prescrizioni per tutti i veicoli.

³ La riscossione della tassa è limitata a dieci anni. Prima della scadenza di questo termine, vi si potrà rinunciare in tutto od in parte in via legislativa.

Iniziativa per un servizio civile

Testo in votazione

Decreto federale concernente l'iniziativa popolare «per un vero servizio civile basato sulla prova del fatto»

del 7 ottobre 1983

Art. 1

¹ L'iniziativa popolare «per un vero servizio civile basato sulla prova del fatto», del 14 dicembre 1979, è sottoposta al voto del popolo e dei Cantoni.

² L'iniziativa ha il seguente tenore:

I

La Costituzione federale è completata come segue:

Art. 18^{bis} (nuovo)

¹ Colui che rifiuta il servizio militare è liberato dall'obbligo militare se compie un servizio civile. La durata del servizio civile è una volta e mezza quella della totalità del servizio militare rifiutato.

² Il servizio civile ha per scopo di promuovere la pace, contribuendo a eliminare le cause di conflitti violenti, a creare le condizioni di una vita degna per l'uomo e a rafforzare la solidarietà internazionale.

³ Il servizio civile si compie nel quadro di organizzazioni pubbliche e private conformi ai suoi scopi. La Confederazione ne assicura la sorveglianza e la coordinazione.

⁴ La legge regola le modalità di applicazione.

II

L'accettazione di questa iniziativa annulla la decisione del popolo e dei Cantoni del 4 dicembre 1977 concernente il decreto federale del 5 maggio 1977 tendente a introdurre un servizio sostitutivo.

Art. 2

Si raccomanda al popolo e ai Cantoni di respingere l'iniziativa.

Situazione attuale

Affinché, in caso di guerra, l'esercito possa difendere l'indipendenza della Patria e la libertà dei cittadini, la Costituzione federale prevede che ogni Svizzero è obbligato al servizio militare. Quasi tutti i cittadini svizzeri prestano servizio militare; ma ogni anno alcune centinaia lo rifiutano. Questi obiettori sono puniti con l'arresto o con la detenzione.

Consiglio federale e Parlamento riconoscono che l'obiezione di coscienza è un problema che dev'essere risolto. A suo tempo, d'altronde, avevano già sottoposto a votazione popolare una proposta fondata sull'iniziativa di Münchenstein. Essa prevedeva la sostituzione del servizio militare con un servizio civile equivalente per coloro che, per motivi religiosi o morali, non possono conciliare con la propria coscienza l'adempimento militare dell'obbligo di servire. Tale proposta è stata però respinta nel 1977 a chiara maggioranza dal popolo e da tutti i Cantoni.

L'iniziativa oggi in discussione è stata lanciata ancor prima della votazione del 1977. Essa propone una soluzione che va al di là di quella auspicata dalle autorità federali.

Che cosa vogliono i promotori dell'iniziativa?

La nuova iniziativa è stata depositata nel 1979 con 113 045 firme valide. Essa chiede l'istituzione di un servizio civile per tutti coloro che rifiutano il servizio militare. I promotori si oppongono a qualsiasi esame di coscienza poiché ritengono che la coscienza sia un tutto indivisibile e che nessuna autorità possa giudicarla validamente. A loro dire, l'unico criterio è la prova del fatto: l'obietto dev'essere disposto a svolgere un servizio civile della durata di una volta e mezza quella del servizio militare che gli rimarrebbe ancora da compiere. Il servizio civile deve servire a scopi pacifici ed essere completamente estraneo all'esercito. I promotori dell'iniziativa ritengono infatti che molti potrebbero rifiutare anche un servizio civile che fosse per esempio integrato nella difesa generale. Essi sottolineano che in tal modo non si vuole affatto affermare che anche i soldati non servano la causa della pace.

Sempre secondo i promotori, l'iniziativa non pregiudica l'obbligo di prestare servizio militare. Il servizio militare rimane la regola fondamentale; il servizio civile sarebbe l'eccezione. Si vuole unicamente evitare che gli obiettori siano puniti con l'arresto o con la detenzione. Si fa notare che la Svizzera è uno degli ultimi Paesi dell'Europa occidentale che non preveda un servizio civile. D'altronde, la semplice revisione del diritto penale militare o la semplice estensione del servizio militare non armato non sono ritenute soluzioni sufficienti per risolvere il problema dell'obiezione di coscienza.

Perché le autorità federali respingono l'iniziativa

Consiglio federale e Parlamento ritengono inaccettabile l'iniziativa poiché, in pratica, introdurrebbe una libera scelta tra servizio militare e servizio civile e rimetterebbe in questione l'obbligo di prestare servizio nell'esercito. Inoltre, l'iniziativa non esige esplicitamente che il servizio civile debba essere di ugual valore. Essa definisce le finalità di questo servizio in termini talmente vaghi che potrebbero suscitare notevoli difficoltà.

● Contro la libera scelta

L'iniziativa va molto più in là del progetto respinto nel 1977 in quanto la sua accettazione offrirebbe la possibilità di una libera scelta. Chiunque potrebbe optare per il servizio civile a scapito del servizio militare, senza doverne dire il motivo. L'obietto non dovrebbe più invocare conflitti di coscienza. Orbene, questi conflitti sono giustamente considerati anche in altri Paesi come presupposto del servizio civile.

● Mantenimento del servizio militare obbligatorio

Se si concede una libertà di scelta, in fin dei conti si rinuncia a imporre l'obbligo di prestare servizio militare, contrariamente a quanto sancito nella Costituzione federale. Le autorità federali non vogliono in nessun caso che questo principio sia rimesso in questione. Grazie al servizio militare obbligatorio e al nostro sistema di milizia, la Svizzera può infatti mantenere un esercito forte e radicato nel popolo, un esercito che costa alle finanze relativamente meno che negli altri Paesi.

Prassi dei tribunali

Il cittadino svizzero che rifiuta di prestare servizio militare deve rispondere davanti alla giustizia. Gli obiettori che possono far valere conflitti di coscienza sono tuttavia puniti in modo meno severo degli altri obiettori. Sono condannati all'arresto sino a sei mesi e, in questo periodo, hanno la possibilità, durante il giorno, di esercitare un lavoro utile alla collettività in un'impresa pubblica o privata. Gli altri obiettori sono passibili di pene di detenzione sino a tre anni. D'altronde, il Consiglio federale ha accettato una mozione secondo cui i veri obiettori di coscienza devono beneficiare di un regime meno rigido e non devono essere assimilati ai delinquenti per quanto concerne la severità e l'espiazione della pena.

Gli obiettori in cifre

Anno	Motivi morali o religiosi	Motivi politici	Diversi ²⁾	Totale
1970	89	31	55	175
1975	227	59	234	520
1980	182	20	152	354
1981	271	73	249	593
1982	356 ¹⁾	85	288	729

Va tenuto conto che circa 650 000 persone sono attualmente incorporate nell'esercito (compreso il servizio complementare femminile), che 400 000 prestano annualmente servizio militare e che il numero delle nuove reclute è stato, nel 1982, di circa 40 000.

¹⁾ In 230 casi è stata riconosciuta l'esistenza di un grave conflitto di coscienza. La pena è stata conseguentemente attenuata.

²⁾ Ad esempio: paura della sottomissione, dello sforzo o del pericolo, rifiuto del servizio d'avanzamento.

● Il servizio civile dev'essere equivalente

L'iniziativa chiede l'istituzione di un servizio civile della durata di una volta e mezza quella del servizio militare, ma non precisa che le due forme di servizio devono essere equivalenti. In queste condizioni, potrebbe anche essere concepito un servizio civile meno esigente di quello militare riguardo all'impegno personale, allo sforzo richiesto e alla volontà di sacrificio.

● Obiettivi problematici

I compiti del servizio civile sono definiti in termini vaghi come «promuovere la pace contribuendo a eliminare le cause di conflitti violenti». Questa formulazione può applicarsi praticamente a qualsiasi attività e non fornisce nessuna indicazione riguardo alle possibilità pratiche di realizzazione. L'iniziativa suscita inoltre l'impressione che soltanto gli obiettori si impegnino in favore della pace. Qui si dimentica che il nostro esercito serve appunto a garantire la pace e l'indipendenza del nostro Paese.

Nessun controprogetto

Le autorità federali non presentano un controprogetto all'iniziativa popolare per un vero servizio civile; ciò non significa però che esse si oppongano a un miglioramento della situazione attuale. Nessun sistema ha però finora raccolto consenso unanime. Se la presente iniziativa sarà respinta, si continuerà a ricercare una soluzione accettabile.

Una possibilità: il servizio non armato

Le persone che rendono verosimile di trovarsi in un grave conflitto di coscienza per motivi morali o religiosi possono prestare il servizio militare non armato. Dal 1982, vi è la possibilità di ricorrere contro un parere negativo di prima istanza.

Chi, per motivi di coscienza, rifiuta di portare armi, presta il servizio militare soprattutto presso le truppe sanitarie o di protezione aerea. Le truppe sanitarie curano sia i civili sia i militari e la protezione aerea si prefigge di salvare le persone ferite o sepolte da incendi o macerie. Queste forme di servizio sono eminentemente umanitarie e servono anche alla popolazione civile. Il servizio non armato costituisce per parte degli obiettori una soluzione accettabile e può essere comparato a servizi analoghi istituiti in altri Paesi.