



Bozza del piano strategico sul mobility pricing

Factsheet / 27.5.2015

1. Premessa

Da anni il traffico è in costante aumento, dovuto tra l'altro all'incremento demografico, alla crescita dei redditi in termini reali e alla sempre più marcata divisione geografica di casa e lavoro, che vede una progressiva espansione della residenzialità dai centri urbani, veri poli occupazionali, verso gli agglomerati, in risposta alla scarsità di alloggi e all'ascesa dei prezzi immobiliari. Nel 2010 il trasporto di persone in Svizzera ha raggiunto complessivamente circa 111 miliardi di persone-chilometri (pkm).

Trasporto persone	2010 (UST)	Quota	Proiezione 2030	Quota	Variazione 2010-2030
Trasporti pubblici*	23,2 mld pkm	21%	34,9 mld pkm	25%	+50%
Traffico motorizzato privato**	88,0 mld pkm	79%	104,3 mld pkm	75%	+19%
Totale	111,2 mld pkm	100%	139,2 mld pkm	100%	+25%

* Ferrovie, tram, filobus, autobus

** Automobili e motocicli nazionali ed esteri (senza autobus privati)

Il forte aumento del trasporto su strada e rotaia comporta tre problematiche principali: congestione, aumento dei costi ed effetti esterni (inquinamento acustico, utilizzo del territorio).

2. Incarico

Nel messaggio del 25 gennaio 2012 sul programma di legislatura 2011-2015, il Consiglio federale ha previsto la presentazione di un piano strategico sul mobility pricing di cui ha affidato la stesura, entro il 2015, al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC). Il piano deve illustrare possibili modelli per la Svizzera senza tuttavia prevedere alcun incarico per la sua futura realizzazione o definire modalità di determinazione delle tariffe. Il Governo ha preso atto nel frattempo della bozza, dando il via alla procedura di consultazione.

3. Definizione e obiettivo del mobility pricing

Il **mobility pricing** propone soluzioni per consentire un utilizzo più efficiente delle infrastrutture di trasporto. Si tratta di un approccio intermodale per strada e ferrovia che si differenzia dal sistema di **road pricing** introdotto all'estero (p. es. a Londra e Stoccolma), in cui è prevista l'applicazione di un pedaggio unicamente per l'utilizzo delle strade.

Definizione

Sistema di tassazione commisurata all'uso di infrastrutture e servizi nell'ambito del traffico privato e del trasporto pubblico allo scopo di influenzare la domanda di mobilità.

Obiettivo

Il mobility pricing è inteso a snellire il traffico nelle ore di punta a livello intermodale e a sfruttare in modo più bilanciato le infrastrutture.

4. Possibili varianti per la Svizzera

I modelli illustrati nel piano strategico prevedono l'introduzione di tasse modulate in base al chilometraggio.

Per il settore stradale vanno chiariti i seguenti aspetti:

- estensione (aree di parcheggio, tratto, rete, zona, zona-rete-zona e territorio);
- veicoli soggetti a pricing (automobili leggere e pesanti, veicoli leggeri e pesanti adibiti al trasporto di cose, motocicli e traffico lento);
- criteri di tariffazione (pedaggio infrastrutturale, tassa forfettaria o chilometrica, variabilità locale, temporale o in base al livello di emissioni o al peso);
- compensazione (vignetta, imposta e supplemento sugli oli minerali, imposta sugli autoveicoli, TTPCP, imposta sui veicoli a motore, tariffe di parcheggio e premi assicurativi);
- tecnica di rilevamento (casello, vignetta elettronica, videopedaggio, telepedaggio, smart device)

Per il comparto ferroviario vanno definiti parametri analoghi:

- estensione (linea, tratta, nodo, zona, rete e territorio)
- tipi di trasporto soggetti a pricing (traffico viaggiatori e traffico merci, ferrovie, autobus, tram, battelli, impianti a fune, traffico locale, regionale e a lunga percorrenza);
- contribuenti (imprese di trasporto, clienti, beneficiari);
- criteri di tariffazione (prezzo di tracciato, prezzo cliente finale, contributo di beneficiari, variabilità locale, temporale, qualitativa o in base a fattori ambientali, tassa forfettaria);
- vincoli che definiscono le modalità di fissazione delle tariffe (oneri contrattuali, vincoli di concessione, del proprietario e di legge, disposizioni regolamentari, competenza tariffaria della Confederazione o delle imprese di trasporto / dei gestori dell'infrastruttura);
- compensazione con oneri esistenti (eliminazione degli aumenti tariffari e degli adeguamenti delle indennità per il traffico, introduzione di un rimborso generale);
- tecnica di rilevamento (sistema manuale, sistemi elettronici come check in / check out, walk in / walk out o be in / be out, fatturazione del tracciato o fatturazione ai beneficiari)

5. Aspetti legali e protezione dei dati

A seconda della configurazione scelta saranno necessari alcuni adeguamenti giuridici. La tassazione in base al chilometraggio su più tratti stradali di un territorio implica infatti un adeguamento della Costituzione, la quale stabilisce, pur prevedendo eccezioni, la gratuità di utilizzo della rete viaria pubblica. Nel settore del trasporto pubblico la competenza tariffaria spetta invece alle imprese di trasporto, ma lo Stato, in qualità di ente regolatore, fissa determinati vincoli nella fissazione delle tariffe.

Il rispetto della privacy è fondamentale per il mobility pricing, che comporta il rilevamento di tutta una serie di dati sulle persone e i loro spostamenti e deve pertanto costituire parte integrante sia della pianificazione sia della fase attuativa e operativa.

6. Consultazioni

Data l'importanza del tema, il DATEC ha avviato una procedura di consultazione, che si protrarrà sino al 11 settembre 2015. I pareri emersi dall'analisi saranno valutati e integrati nel piano, che in seguito offrirà spunto a un dibattito sociale e politico di ampio respiro. La bozza non prevede alcun incarico per la realizzazione del mobility pricing.