



Mobility pricing: al via l'indagine conoscitiva sul piano strategico

Berna, 27.05.2015 - Il piano strategico sul mobility pricing illustra vari approcci di soluzione ai problemi di traffico stradale e ferroviario in Svizzera, consentendo di sfruttare meglio l'infrastruttura esistente e di ridurre il congestionamento del traffico nelle ore di punta. Il Consiglio federale ha preso atto in data odierna della bozza presentata dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) e avviato un'indagine conoscitiva.

I problemi di spazio e l'aumento dei costi non consentono di potenziare in modo illimitato la rete dei trasporti per far fronte al costante incremento del traffico. È quindi importante sfruttare meglio quella esistente. Il mobility pricing, sistema di tassazione differenziato per zona e orario e basato sull'utilizzo effettivo di infrastrutture e servizi, permette di influenzare la domanda e di ridurre le criticità nelle ore di punta. Nel quadro del programma di legislatura 2011-2015, il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) della stesura di un piano strategico volto a illustrare possibili varianti per la Svizzera senza tuttavia prevedere alcun incarico per una eventuale futura realizzazione o definire le modalità di determinazione delle tariffe.

Il Consiglio federale ha preso atto in data odierna della bozza del piano, il cui obiettivo è influenzare la domanda di mobilità per consentire un utilizzo più equilibrato delle infrastrutture, destinato fra l'altro a risolvere il problema delle code. Il mobility pricing non rappresenta in primo luogo uno strumento di finanziamento della rete dei trasporti e non prevede pertanto l'introduzione di nuove tasse, bensì la sostituzione di quelle esistenti.

Si tratta di un approccio organico e complessivo basato sui seguenti criteri:

- **"pay as you use"**: prezzi commisurati al consumo di prodotti e servizi legati alla mobilità in luogo di imposte indirette, tasse e tariffe uniche. Il sistema intende incentivare l'utenza a comportarsi con particolare attenzione ai costi;
- **compensazione**: lo scopo non è di pagare di più, ma diversamente, sostituendo (gradualmente) le tasse esistenti;
- **ridistribuzione / criteri sociopolitici**: le tariffe devono essere impostate in modo tale da garantire l'accesso alla mobilità a tutti gli utenti;
- **intermodalità**: l'approccio intermodale per strada e ferrovia richiede il coordinamento delle attività nei due settori per snellire il traffico e consentire un utilizzo più efficiente delle infrastrutture;
- **modularità**: la struttura di tipo modulare punta a un approccio graduale per l'adozione e l'ampliamento di misure adeguate e alla complementarità di sistemi vecchi e nuovi;
- **protezione dei dati**: la privacy in quanto principio fondamentale deve costituire parte integrante della pianificazione e della fase attuativa e operativa. Il trattamento dei dati deve essere chiaramente definito in un fondamento normativo.
- **trasparenza**: il sistema deve essere chiaro e trasparente per l'utente.

Il piano propone numerose varianti studiate per il settore stradale (autostrade, viabilità cantonale e agglomerati) e il trasporto pubblico su gomma e rotaia in Svizzera, valutando in particolare i seguenti aspetti: chi paga, come e quando, quali tasse o altri oneri sostituire, nonché pregi e difetti di ogni soluzione. A seconda del modello possono essere presi in considerazione approcci diversi.

Pur offrendo nuove opportunità per affrontare le sfide legate alla viabilità, numerosi sono ancora gli aspetti da chiarire, tra cui le ripercussioni di vario genere, i costi, i riferimenti normativi e la realizzazione tecnica. Un ulteriore elemento a supporto della riduzione del traffico nelle fasce di punta potrebbe consistere nella concomitante introduzione di misure di accompagnamento, come orari di lavoro flessibili e adeguamento degli orari scolastici.

Le prossime tappe

Il Consiglio federale ha incaricato il DATEC di svolgere un'indagine conoscitiva fino a metà settembre 2015. Una volta analizzati, i riscontri pervenuti offriranno spunto a un ampio dibattito sociale e politico sul tema.

Indirizzo cui rivolgere domande:

Servizio stampa Ufficio federale delle strade
+41 58 464 14 91

Servizio stampa Ufficio federale dei trasporti
+4158 462 36 43

Pubblicato da**Il Consiglio federale**

Internet: <http://www.admin.ch/br/index.html?lang=it>⁽¹⁾

Segreteria generale DATEC

Internet: <http://www.uvek.admin.ch/index.html?lang=it>⁽²⁾



Ufficio federale delle strade USTRA

Internet: <http://www.astra.admin.ch>⁽³⁾



Ufficio federale dei trasporti

Internet: <http://www.bav.admin.ch>⁽⁴⁾

Allegati:

- [BOZZA Piano strategico Mobility pricing \(pdf, 775kb\)](#)⁽⁵⁾ 
- [Factsheet: Bozza del piano strategico sul mobility pricing \(pdf, 104kb\)](#)⁽⁶⁾ 

Altri rimandi:

- [USTRA: Mobility Pricing](#)⁽⁷⁾ 
- [Piano strategico Mobility pricing - Indagine conoscitiva](#)⁽⁸⁾ 

Tutti i collegamenti da questa pagina

1. <http://www.admin.ch/br/index.html?lang=it>
2. <http://www.uvek.admin.ch/index.html?lang=it>
3. <http://www.astra.admin.ch>
4. <http://www.bav.admin.ch>
5. <http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/39513.pdf>
6. <http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/39553.pdf>
7. <http://www.astra.admin.ch/themen/00901/index.html?lang=it>
8. <http://www.astra.admin.ch/themen/00901/06983/index.html?lang=it>

Cancelleria federale

<http://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=it>