

Mobility pricing: il Consiglio federale chiede uno studio d'impatto a livello cantonale

Berna, 05.07.2017 - Il mobility pricing può contribuire a decongestionare il traffico nelle ore di punta e sfruttare meglio le capacità dell'infrastruttura stradale e ferroviaria. Nella sua seduta del 5 luglio 2017 l'Esecutivo ha perciò incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di approfondire ulteriormente il tema studiando gli effetti di un sistema di tassazione a consumo su mobilità e popolazione tramite un'analisi d'impatto condotta sull'esempio del Cantone di Zugo.

Nell'estate 2016 il Consiglio federale aveva incaricato il DATEC di valutare, insieme a Cantoni e regioni interessati, la fattibilità di progetti pilota in tema di mobility pricing. Dai primi contatti con i Cantoni di Berna, Ginevra, Neuchâtel, San Gallo, Ticino e Zugo, i cui rappresentanti avevano manifestato l'intenzione di massima di partecipare a sperimentazioni pratiche, è tuttavia emersa la necessità di nuovi approfondimenti prima di poter prendere in esame questa eventualità: fortemente eterogenee sono infatti le problematiche e preoccupazioni riscontrate e altrettanto diversificate le soluzioni e condizioni quadro oggetto di discussione. Vari Cantoni, per esempio, sono interessati principalmente a una formula di road pricing urbano: uno scenario tuttavia in contrasto con l'obiettivo del Consiglio federale, che punta invece su approcci intermodali partendo dalla complementarietà di strada e rotaia, entrambe ormai ai limiti delle capacità di trasporto in centri e agglomerati urbani. La correlazione è tale che modifiche a uno dei due sistemi di trasporto si ripercuotono direttamente sull'altro.

Studio d'impatto basato su modello cantonale

Il Cantone di Zugo si occuperà del mobility pricing nel quadro di un piano generale comprensivo di tutte le forme di trasporto, che esaminerà anche varie misure per influenzare la domanda di mobilità. Il Cantone si è inoltre detto pronto a mettere a disposizione tutti gli elementi utili per consentire alla Confederazione di lavorare alla concretizzazione del sistema. L'esempio di Zugo sarà pertanto oggetto di uno studio d'impatto finanziato dalla Confederazione e teso a chiarire quesiti sulla definizione dei picchi di circolazione (in senso spaziale e temporale) o sull'ammontare delle tariffe e valutare più compiutamente l'incidenza su traffico, popolazione, aziende e ambiente. L'analisi non implica tuttavia decisioni preliminari sull'attuazione di eventuali esperimenti pilota in futuro.

Approfondimenti su privacy e tecnologia

In aggiunta all'indagine il DATEC procederà, su incarico del Governo e della Commissione dei trasporti del Consiglio nazionale, a ulteriori accertamenti riguardanti tra l'altro la protezione dei dati, elemento decisamente importante, dato che nel mobility pricing il prezzo di uno spostamento in auto o in treno è determinato in base al profilo di mobilità individuale degli utenti. Parimenti andranno chiariti aspetti di carattere tecnologico: il sistema presuppone infatti la registrazione dei chilometri percorsi articolata per mezzo di trasporto, orario e luogo, e di conseguenza l'impiego di tecnologia appropriata che funzioni perfettamente e impedisca qualsiasi rischio di utilizzo abusivo.

Il DATEC effettuerà gli approfondimenti e lo studio d'impatto entro l'estate 2019, per poi presentare proposte in vista delle tappe successive. È ipotizzabile anche una fase sperimentale con "utenti volontari".

Il mobility pricing non è uno strumento di finanziamento

Obiettivo del mobility pricing è, nel lungo termine, distribuire meglio nell'arco della giornata la domanda di mobilità attraverso una tassa commisurata all'utilizzo effettivo del mezzo e sfruttare in modo più omogeneo l'infrastruttura stradale e ferroviaria esistente. La Confederazione considera il mobility pricing uno strumento per risolvere i problemi di capacità dei trasporti, non per finanziare le infrastrutture: il principio su cui si basa, infatti, non è pagare di più, ma diversamente. Per alleggerire il traffico nelle ore di punta il Consiglio federale ritiene opportuno promuovere anche altre misure, tra cui modelli di orario di lavoro flessibile, orari scolastici adattati, telelavoro o car pooling.

Indirizzo cui rivolgere domande

Servizio stampa dell'Ufficio federale delle strade USTRA
+41 58 464 14 91; info@astra.admin.ch

 [Mobility Pricing: Rapporto sulla verifica di fattibilità degli esperimenti pilota](https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/49007.pdf) (PDF, 314 kB)
(<https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/49007.pdf>)

Pubblicato da

Il Consiglio federale

<https://www.admin.ch/gov/it/pagina-iniziale.html>
(<https://www.admin.ch/gov/it/pagina-iniziale.html>)

Segreteria generale DATEC

<https://www.uvek.admin.ch/uvek/it/home.html>
(<https://www.uvek.admin.ch/uvek/it/home.html>)

Ufficio federale delle strade USTRA

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

Ultima modifica 05.01.2016

<https://www.admin.ch/content/gov/it/pagina-iniziale/documentazione/comunicati-stampa.msg-id-67431.html>