



# Scheda mobility pricing

Factsheet 30.06.2016

## 1. Contesto

La crescita della mobilità è un fenomeno in atto da anni: fra le cause principali, l'aumento demografico e la separazione sempre più netta fra luoghi di residenza e sedi di lavoro. Nel 2010 gli spostamenti totali sono stati calcolati in circa 111 miliardi di persone-chilometro (pkm) e tutte le previsioni parlano di una prosecuzione del trend.

| Trasporto persone              | 2010 (UST)    | Quota | Proiezione 2030 (ARE) | Quota | Variazione 2010-2030 |
|--------------------------------|---------------|-------|-----------------------|-------|----------------------|
| Trasporti pubblici*            | 23,2 mld pkm  | 21%   | 34,9 mld pkm          | 25%   | +50%                 |
| Traffico motorizzato privato** | 86,1 mld pkm  | 79%   | 104,3 mld pkm         | 75%   | +19%                 |
| Totale                         | 109,3 mld pkm | 100%  | 139,2 mld pkm         | 100%  | +25%                 |

\* Trasporto pubblico: ferrovia, tram, filobus, autobus

\*\* Traffico motorizzato privato: automobili e motocicli nazionali ed esteri (esclusi gli autobus privati)

L'aumento del traffico è connesso con varie sfide: capacità, costi dell'infrastruttura e fattori esterni come inquinamento acustico e consumo del territorio.

## 2. Mobility pricing

Il mobility pricing ha l'obiettivo di snellire il traffico nelle ore di punta e arrivare a uno sfruttamento più equilibrato delle infrastrutture di trasporto. Si tratta di un piano intermodale che riguarda il trasporto su gomma e su rotaia, differenziandosi in questo dal **road pricing**, che si concentra esclusivamente sull'ambito stradale (es. Londra o Stoccolma).

### Definizione

Il Consiglio federale considera il mobility pricing come una tassa commisurata all'uso di infrastrutture e servizi nell'ambito del traffico privato e dei trasporti pubblici, allo scopo di influenzare la domanda di mobilità.

### 3. Utilizzo nelle ore di punta

Le infrastrutture sono un bene scarso. Nelle ore di punta i problemi di capacità sulla rete stradale e ferroviaria si moltiplicano, soprattutto nelle grandi città e negli agglomerati, mentre negli orari normali il sistema «regge» ampiamente.

Esempi

**Strada nazionale** (autostrada A1 presso Berna => Grauholz)

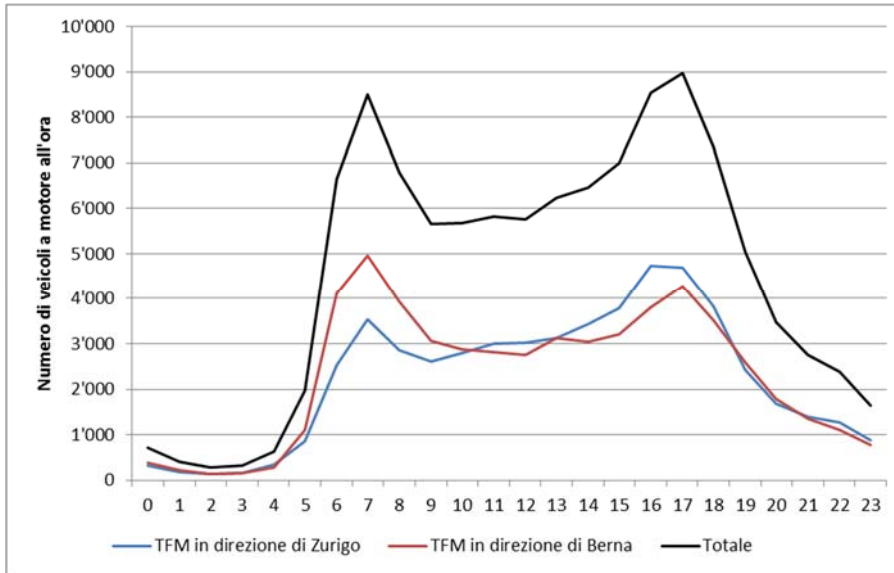


Fig. 1: Traffico medio in giornata feriale presso Schönbühl, Grauholz (2013)

**Rotaia** (Stazione centrale di Zurigo)

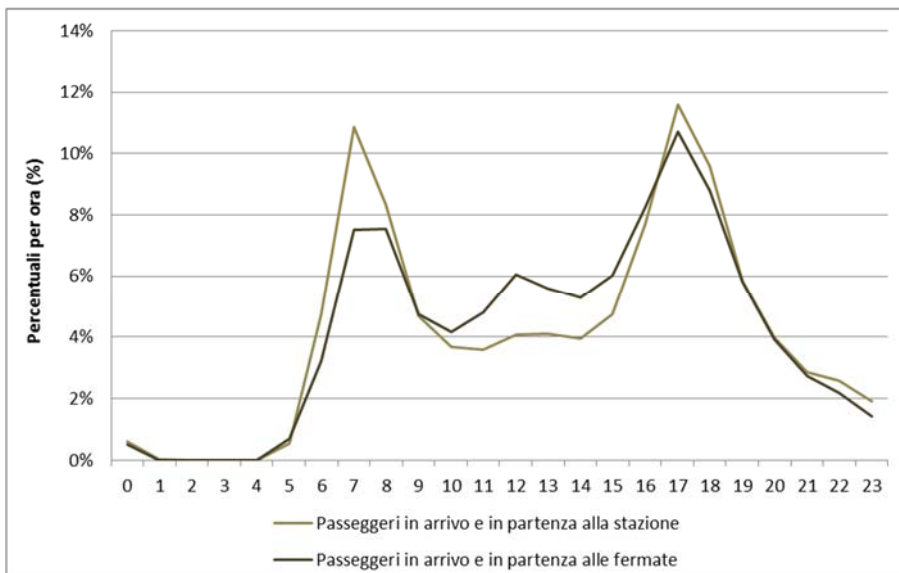


Fig. 2: Passeggeri in arrivo e in partenza a Zurigo Stazione centrale e fermate nel circondario (2012)

### 4. Principi fondamentali del mobility pricing

- «Pay as you use»: prezzi commisurati al consumo di prodotti e servizi legati alla mobilità, in luogo di imposte indirette, tasse e tariffe uniche, per incentivare l'utenza ad assumere un comportamento attento ai costi.

- Compensazione: non «pagare di più» per la mobilità, ma pagare «diversamente», sostituendo (per gradi) le tasse esistenti.
- Criteri sociopolitici: tariffe tali da garantire che la mobilità rimanga alla portata di tutti.
- Intermodalità: sistema trasversale, esteso al trasporto stradale e ferroviario, con coordinamento fra i due per una mobilità più omogenea e un utilizzo più efficiente delle infrastrutture.
- Modularità: possibilità di adozione graduale di misure adeguate e convivenza fra sistemi vecchi e nuovi.
- Protezione dei dati: elemento centrale a livello di pianificazione, fase attuativa e operativa, con chiara regolamentazione di legge.
- Trasparenza: sistema chiaro e trasparente per l'utente.

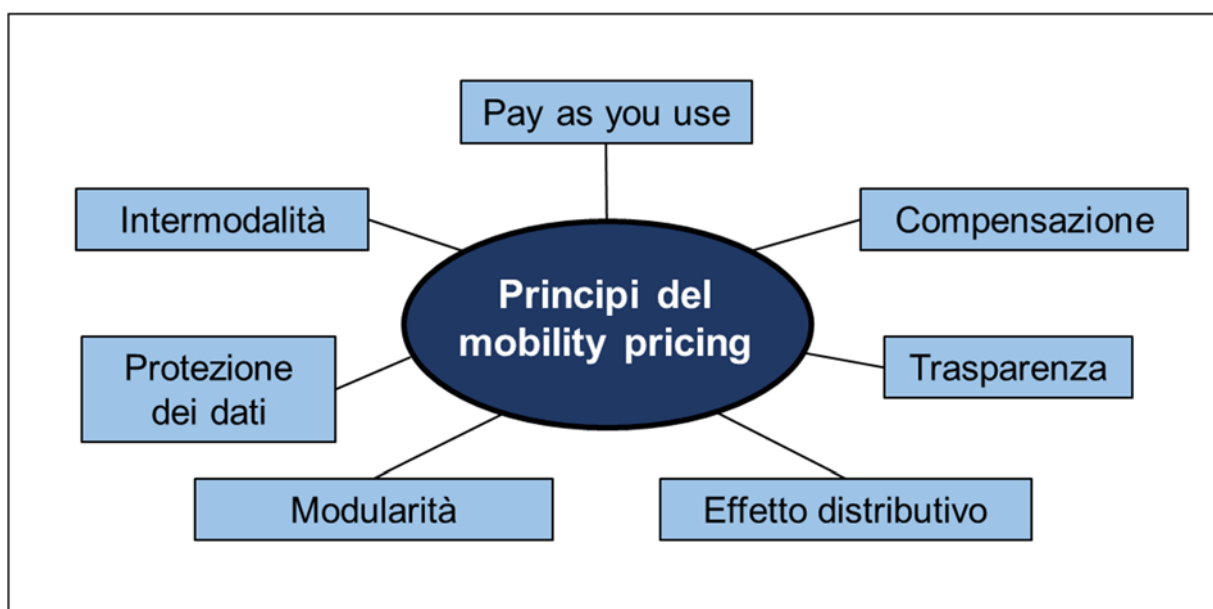


Fig. 3: Principi fondamentali del mobility pricing

## 5. Progetti sperimentali

- I test intermodali di durata limitata consentiranno di raccogliere esperienze e chiarire i quesiti ancora aperti, in particolare riguardo alle implicazioni socio-economiche del cambio di sistema e all'accettazione di un finanziamento infrastrutturale commisurato all'uso.
- Il DATEC vaglierà progetti pilota, insieme alle competenti commissioni parlamentari, a Cantoni e Comuni interessati, e verificherà il quadro giuridico. La sperimentazione richiede una legge federale, almeno a tempo determinato.

Il mobility pricing è un progetto di lungo periodo, in grado di offrire nuove opportunità ma che richiede ulteriore lavoro e uno stretto coordinamento con tutti gli operatori coinvolti. Il Piano strategico recentemente varato punta proprio ad avviare un ampio dibattito. Se si dovesse decidere di continuare a percorrere la strada del mobility pricing, vi saranno diversi passi da compiere e decisioni da prendere, con effetti che si proietteranno su un orizzonte temporale stimato in circa 15 anni.

