



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale delle strade USTRA
Ufficio federale dei trasporti UFT

18 dicembre 2015

Rapporto sui risultati dell'indagine conoscitiva sulla bozza del Piano strategico Mobility pricing

Indice

1.	INDAGINE CONOSCITIVA	3
1.1.	Contenuto della bozza del Piano strategico Mobility pricing	3
1.2.	Pareri pervenuti	4
1.3.	Sintesi	5
2.	ANALISI DEI PARERI IN BASE AL QUESTIONARIO	9
2.1.	Indicazioni generali sull'analisi	9
2.2.	Domande	10
3.	ALLEGATO 1: ELENCO DEI PARERI PERVENUTI	29
4.	ALLEGATO 2: QUESTIONARIO DELL'INDAGINE CONOSCITIVA	33

NdT: Per comodità di lettura e semplificare la gestione redazionale nelle tre lingue, nelle note in calce e nell'elenco in appendice si è preferito lasciare in lingua originale la citazione di acronimi, titoli e denominazioni, opportunamente accompagnate dalle traduzioni ufficiali, laddove esistenti.

1. Indagine conoscitiva

In data 27 maggio 2015 il Consiglio federale ha preso atto della bozza del Piano strategico Mobility pricing e avviato l'indagine conoscitiva, conclusasi l'11 settembre 2015. I pareri pervenuti sono stati valutati e riassunti nel presente Rapporto.

1.1. Contenuto della bozza del Piano strategico Mobility pricing

Situazione

Da anni il traffico è in costante aumento: fra le cause l'incremento demografico, la crescita dei redditi in termini reali e la sempre più marcata divisione geografica di casa e lavoro. La domanda di mobilità è destinata a crescere ulteriormente, trainata dall'attuale evoluzione demografica, economica, tecnologica e geografica¹. I modelli di calcolo dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) prevedono, infatti, una progressione di strada e rotaia pari a circa un quarto nel periodo 2010-2030². Per il TMP risulta un aumento del 19 per cento, per il TP del 50 per cento³.

Il forte aumento del trasporto stradale e ferroviario comporta le tre problematiche descritte di seguito: congestione, costi ed esternalità in aumento. Tali sfide non potranno più essere gestite in modo soddisfacente con gli strumenti e gli approcci attuali, ma con l'evoluzione tecnologica, che apre nuove prospettive.

Mandato

Nel messaggio sul programma di legislatura 2011-2015 il Consiglio federale prevede la presentazione di un piano dedicato all'argomento in parola. Questo deve illustrare varianti per la Svizzera, ma non contiene alcun mandato per una successiva attuazione.

Definizione e obiettivo del mobility pricing

Nel piano strategico il mobility pricing viene definito «*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*».

Di conseguenza l'obiettivo del mobility pricing viene illustrato come segue: «*Con il mobility pricing si intende snellire il traffico nelle ore di punta a livello intermodale e sfruttare in modo più bilanciato le infrastrutture*».

Principi base

Al mobility pricing sono associati sette principi base: «pay as you use», compensazione, redistribuzione / criteri sociopolitici, intermodalità, struttura modulare, protezione dei dati. Questi sono confluiti nello studio delle soluzioni proposte.

Possibili varianti per la Svizzera

Le varianti descritte nella bozza del Piano strategico hanno struttura modulare: vanno cioè da modelli limitati nello spazio a modelli estesi a tutto il territorio. Comune a tutte, indipendentemente dal fatto che siano pensate per il trasporto stradale, ferroviario o pubblico, è l'introduzione di una tassa basata sui chilometri percorsi e la compensazione totale o parziale delle tasse esistenti.

¹ Secondo lo scenario di base dell'evoluzione futura dei trasporti, aumento entro il 2030 del 23,7% (~ 0,7% l'anno) del chilometraggio complessivo con un incremento nettamente maggiore del traffico su rotaia rispetto a quello su strada (Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030, ARE, 2006; in tedesco).

² Ergänzungen zu den schweizerischen Verkehrsperspektiven bis 2030, ARE, 2012 (in tedesco).

³ Secondo il messaggio concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF), il traffico viaggiatori ferroviario aumenterà del 60% entro il 2030; cfr. messaggio del 18 gennaio 2012 concernente l'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici» e il controprogetto diretto (Decreto federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, FAIF); FF 2012 1577. Il Parlamento ha adottato il progetto FAIF il 21 giugno 2013. Il 9 febbraio 2014 il progetto è stato approvato dal Popolo.

Per le varianti stradali «rete A», «rete B», «zona-rete-zona A», «zona-rete-zona B» e «territorio» si pongono le seguenti questioni:

- dove riscuotere i pagamenti? (es. parcheggi, singoli tratti stradali, determinate reti stradali, singole zone, combinazioni di reti e zone o un intero territorio)
- quali mezzi di trasporto devono pagare? (es. autovetture, autofurgoni, autocarri, motocicli, mobilità lenta)
- come fissare le tariffe? (es. pedaggio per determinate infrastrutture, tassa forfettaria, tassa chilometrica, tassa variabile a seconda del luogo, dell'orario o del volume di traffico, tariffe in base al livello di emissioni o al peso)
- come compensare le nuove tasse? (es. vignetta autostradale, imposta sugli oli minerali, supplemento fiscale sugli oli minerali, imposta sugli autoveicoli, TTPCP, tassa sui veicoli a motore, tariffe di parcheggio, premi assicurativi)
- come rilevare l'utilizzo? (es. casello, vignetta elettronica, videopedaggio, telepedaggio, smart device)

Per le varianti ferroviarie «TP linea», «TP zona» e «TP rete» si pongono questioni analoghe a quelle per la strada:

- dove riscuotere i pagamenti? (es. linea, tratta, nodo, zona, rete, territorio)
- a quali tipi di trasporto devono essere applicate le tasse? (es. traffico viaggiatori, traffico merci, ferrovia, bus, tram, navigazione, funivie, traffico locale, regionale o a lunga percorrenza)
- chi paga? (es. imprese di trasporto, cliente, beneficiario)
- come fissare le tariffe? (es. prezzo per traccia, tariffa utente finale, contributo dei beneficiari, tariffa variabile a livello territoriale/temporale/qualitativo/ambientale, tassa forfettaria)
- chi fissa le tariffe? (vincoli contrattuali, prescrizioni legate alla concessione, prescrizioni del proprietario, normative, regolamenti, competenza tariffaria della Confederazione, delle imprese di trasporto o dei gestori dell'infrastruttura)
- come compensare le nuove tasse? (es. aumenti tariffari, indennità, rimborso generale)
- come rilevare l'utilizzo? (es. manualmente con biglietto/chip, CICO = check in / check out, WIWO = walk in / walk out, BIBO = be in / be out, fatturazione traccia, fatturazione al beneficiario)

1.2. Pareri pervenuti

Complessivamente sono pervenuti 90 pareri, suddivisi nel modo seguente:

- | | |
|---|----|
| • Cantoni e Conferenze: | 28 |
| • partiti politici rappresentati in Assemblea federale: | 8 |
| • associazioni mantello nazionali di Comuni, città e regioni di montagna: | 3 |
| • associazioni mantello nazionali dell'economia: | 8 |
| • associazioni legate al mondo dei trasporti: | 13 |
| • altre associazioni, organizzazioni e istituzioni: | 30 |

I singoli pareri sono consultabili su Internet: il presente Rapporto non propone pertanto una rassegna dettagliata delle singole posizioni espresse, ma soltanto una sintesi delle stesse.

Sito Internet: <http://www.astra.admin.ch/themen/00901/07175/index.html?lang=it>. L'Allegato 1 riporta un elenco di tutti i partecipanti all'indagine conoscitiva e delle abbreviazioni utilizzate.

1.3. Sintesi

Considerazioni generali

I riscontri spaziano dalla piena approvazione al pieno dissenso, con una prevalenza dei primi (56 concordi / sostanzialmente concordi⁴, 23 discordi / sostanzialmente discordi⁵, 11 neutrali⁶). Tuttavia, anche fra i pareri sostanzialmente favorevoli vi sono opinioni diverse su questioni concrete.

Da notare è che la maggioranza dei Cantoni si esprime positivamente sul mobility pricing. Anche BPUK (DCPA) e KöV (CTP) si dichiarano favorevoli e vedono nel mobility pricing uno strumento per gestire meglio la circolazione e, di conseguenza, risolvere costose situazioni di congestione. Per loro la questione non è tanto se approfondire o meno la praticabilità del mobility pricing, bensì quale debba essere l'orizzonte temporale della realizzazione.

Obiettivi

I partecipanti all'indagine conoscitiva sono sostanzialmente concordi sul fatto che lo snellimento del traffico rappresenti un obiettivo importante. Non tutti (9)⁷ però ritengono che questo possa essere ottenuto con il mobility pricing. La maggioranza (54)⁸ ritiene che si debbano perseguire anche ulteriori obiettivi. Fra questi le dichiarazioni convergono su finanziamento, ambiente e clima.

Principi base

72⁹ soggetti si sono espressi sulla questione dei principi base («pay as you use», compensazione, redistribuzione, intermodalità, struttura modulare, protezione dei dati, trasparenza), giudicandoli in maniera ampiamente positiva.

Matrice morfologica

54¹⁰ sono i pareri espressi sulla completezza della matrice morfologica settore stradale, 56¹¹ su quella del settore ferroviario. La maggioranza valuta sostanzialmente completa e pertinente la matrice per

⁴ AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, BPUK (DCPA), KöV (CTP), BDP (PBD), FDP (PLR), GLP (PVL), GPS (PES), SPS (PSS), Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), SSV (UCS), bauenschweiz (costruionesvizzera), economiesuisse, Travail.Suisse, CFS, IGöV (CITraP), LITRA, Pro Velo, VAP, VCS (ATA), asut, CerclAir, espace.mobilité, EV (UP), HKBB, IG DHS (CI CDS), SES, SVI, swisscleantech, UFS, USIC, WWF, Mobility Carsharing, Posta, RWU, RZU, SBB (FFS), Città di Losanna

⁵ NE, GLP (PVL), SVP (UDC), hotelleriesuisse, SBV (USC), SGV (USAM), STV (FST), ACS, ASTAG, CI Motards, Pro Bahn, strasseschweiz (FRS), TCS, Auto-Schweiz (auto-suisse), CCIG, CP, FER, FRC, ParkingSwiss, SRF, SWISSCOFEL, VFAS, VTL

⁶ GR, JU, SO, VS, CVP (PPD), EVP (PEV), SAB, SGB (USS), VöV (UTP), AG Berggebiete, SEV

⁷ GL, LU, EVP (PEV), SAB, SBV (USC), STV (FST), TCS, FRC, SWISSCOFEL

⁸ AG, AI, AR, BE, BL, BS, GE, NE, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD, ZG, ZH, BPUK (DCPA), KöV (CTP), BDP (PBD), CVP (PPD), FDP (PLR), GLP (PVL), GPS (PES), SPS (PSS), SSV (UCS), economiesuisse, SGB (USS), Travail.Suisse, CFS, IGöV (CITraP), Pro Velo, VAP, VCS (ATA), asut, CerclAir, espace.mobilité, EV (UP), HKBB, IG DHS (CI CDS), SES, SEV, SRF, SVI, swisscleantech, UFS, USIC, WWF, Mobility Carsharing, Posta, RZU, SBB (FFS), Città di Losanna

⁹ AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, BDP (PBD), EVP (PEV), FDP (PLR), GLP (PVL), GPS (PES), SPS (PSS), Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), SAB, SSV (UCS), economiesuisse, SBV (USC), SGB (USS), Travail.Suisse, ACS, ASTAG, CFS, LITRA, Pro Velo, strasseschweiz (FRS), TCS, VAP, VCS (ATA), VöV (UTP), AG Berggebiete, asut, Auto-Schweiz (auto-suisse), CP, espace.mobilité, EV (UP), FRC, HKBB, IG DHS (CI CDS), ParkingSwiss, SES, SEV, SVI, swisscleantech, SWISSCOFEL, UFS, USIC, WWF, Mobility Carsharing, Posta, RWU, RZU, SBB (FFS), Città di Losanna

¹⁰ AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH, CVP (PPD), EVP (PEV), GLP (PVL), GPS (PES), SPS (PSS), SAB, SSV (UCS), SBV (USC), SGV (USAM), Travail.Suisse, ACS, ASTAG, Pro Velo, strasseschweiz (FRS), VCS (ATA), VöV (UTP), AG Berggebiete, Auto-Schweiz (auto-suisse), espace.mobilité, IG DHS (CI CDS), ParkingSwiss, SES, SVI, swisscleantech, UFS, USIC, WWF, Posta, RWU, Città di Losanna

¹¹ AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH, CVP (PPD), EVP (PEV), GLP (PVL), GPS (PES), SPS (PSS), SAB, SBV (USC), SGV (USAM), Travail.Suisse, ACS, ASTAG, IGöV (CITraP), LITRA, Pro Velo, strasseschweiz (FRS), VCS (ATA), VöV (UTP), AG Berggebiete, Auto-Schweiz (auto-suisse), CP, espace.mobilité, IG DHS (CI CDS), ParkingSwiss, SES, SVI, swisscleantech, UFS, USIC, WWF, Posta, RWU, Città di Losanna

i due ambiti, solo in casi isolati vi sono state integrazioni. In 11 casi¹² si richiede un'integrazione di entrambe le matrici per la possibilità di addebito dei costi esterni.

Estensione progressiva

Nella maggior parte delle valutazioni viene accolta favorevolmente anche l'ipotesi di un potenziamento declinato in più varianti.

35¹³ dei 50 soggetti che si sono pronunciati sull'estensione progressiva «Strada» la ritengono utile, 11¹⁴ si dichiarano favorevoli aggiungendo un'osservazione, mentre 4¹⁵ non ne vedono alcuna necessità.

Per quanto riguarda il comparto «Ferrovia», 38¹⁶ dei 46 rispondenti giudicano utile l'estensione progressiva, 5¹⁷ si dichiarano favorevoli aggiungendo un'osservazione, mentre 3¹⁸ la respingono.

Varianti giudicate più efficaci

In merito ai modelli considerati più idonei, 46¹⁹ sono le opinioni espresse per il settore stradale. 1 su 46²⁰ valuta la prima variante (rete A) come la migliore, 3²¹ sono a favore della terza variante (zona-rete-zona A), 5²² preferiscono la quarta (zona-rete-zona B), 3²³ valutano le varianti 3 e 4 come le più efficaci. 34²⁴ scelgono la variante 5 (territorio).

Relativamente al settore ferroviario si registrano 42²⁵ pareri, di cui 1²⁶ valuta la prima variante (TP linea) come la migliore, 7²⁷ optano per la seconda (TP zona), 34²⁸ si pronunciano per la variante 3 (TP rete).

Pro e contro dei modelli preferiti

Pregi evidenziati

- Prevenzione spostamenti di traffico
- Riduzione della dispersione insediativa
- Possibilità di finanziamento dell'infrastruttura
- Calo del volume di mobilità
- Riduzione costi esterni

¹² AG, ZH, GLP (PVL), GPS (PES), SPS (PSS), SSV (UCS), SES, Pro Velo, VCS (ATA), swisscleantech, WWF

¹³ AI, AR, BS, FR, GL, NW, OW, SG, SH, SZ, TI, ZG, ZH, BDP (PBD), EVP (PEV), FDP (PLR), Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), SSV (UCS), economiesuisse, SBV (USC), SGB (USS), Travail.Suisse, ACS, strasseschweiz (FRS), VöV (UTP), asut, Auto-Schweiz (auto-suisse), FRC, ParkingSwiss, SES, SEV, SVI, UFS, Posta, SBB (FFS)

¹⁴ BL, LU, SO, TG, GLP (PVL), Pro Velo, VCS (ATA), swisscleantech, USIC, WWF, RWU

¹⁵ GR, VD, espace.mobilité, IG DHS (CI CDS)

¹⁶ AI, BL, BS, FR, GL, GR, NW, OW, SH, SO, TG, TI, ZG, BDP (PBD), EVP (PEV), FDP (PLR), Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), SSV (UCS), economiesuisse, SBV (USC), Travail.Suisse, ACS, Pro Velo, strasseschweiz (FRS), VCS (ATA), VöV (UTP), asut, Auto-Schweiz (auto-suisse), FRC, ParkingSwiss, SES, SEV, SVI, swisscleantech, UFS, WWF, Posta, SBB (FFS)

¹⁷ AR, LU, GLP (PVL), USIC, RWU

¹⁸ SG, VD, ZH

¹⁹ Cfr. note a piè di pagina 20-24

²⁰ SBV (USC)

²¹ AI, GR, UFS

²² GE, OW, SG, TG, EVP (PEV)

²³ CVP (PPD), Travail.Suisse, USIC

²⁴ AG, AR, BE, BS, GL, LU, NW, SH, SO, SZ, TI, UR, ZG, ZH, BDP (PBD), GLP (PVL), SPS (PSS), Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), SSV (UCS), economiesuisse, SGB (USS), CFS, Pro Velo, VAP, VCS (ATA), espace.mobilité, IG DHS (CI CDS), SES, SEV, SVI, swisscleantech, WWF, Posta, Città di Losanna

²⁵ Cfr. note a piè di pagina 26-28

²⁶ SZ

²⁷ AI, GR, NW, OW, SO, ZH, USIC

²⁸ AG, AR, BE, BS, GE, GL, LU, SG, SH, TG, TI, UR, ZG, BDP (PBD), EVP (PEV) GLP (PVL), SPS (PSS), Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), SSV (UCS), economiesuisse, SGB (USS), CFS, IGöV (CITraP), Pro Velo, VAP, VCS (ATA), SES, SEV, SVI, UFS, swisscleantech, WWF, Posta, Città di Losanna

- Effetto globale
- Ripartizione modale a favore del TP
- Veridicità dei costi
- Rapporto costi/benefici

Difetti evidenziati

- Assenza di flessibilità per i pendolari
- Complessità delle varianti
- Scarsa accettazione
- Problematica della protezione dati
- Scarsa incidenza ambientale
- Scarsa incidenza sulla ripartizione modale
- Volume di traffico invariato
- Svantaggio per gli strati più poveri della popolazione
- Turismo del pieno
- Rapporto costi/benefici insoddisfacente
- Maggiore inquinamento acustico

Sfide

I pareri evidenziano come sfide in particolare le tematiche ovvero i capisaldi seguenti:

- scarsa accettazione (anche perché il problema non è avvertito come pressante)
- problematica federalismo / diversi livelli statuali
- scarsa flessibilità per evitare le ore di punta
- effetto distributivo / giustizia a livello di politica regionale e sociale
- efficacia incerta
- incoerenze fra configurazione socio-politica ed effetto auspicato
- oneri di riscossione
- garanzia compatibilità / coordinamento internazionale / utenti occasionali
- garanzia protezione dei dati
- garanzia trasparenza
- variazioni indesiderate a livello di ripartizione modale (TMP/TP)
- pericoli per l'attrattiva economica del territorio e la competitività turistica

Progetti pilota

L'idea dei progetti pilota in materia di mobility pricing viene accolta nella maggior parte dei casi con favore dai partecipanti all'indagine conoscitiva. Secondo numerose opinioni i progetti pilota rappresentano un primo passo e vari Cantoni sarebbero già pronti a dare corso a una sperimentazione sul proprio territorio. 53 pareri²⁹ riportano posizioni generalmente favorevoli all'adozione dei progetti pilota di mobility pricing, mentre 18 sono le voci sostanzialmente critiche³⁰ o del tutto contrarie³¹.

²⁹ AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, LU, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, BPUK (DCPA), KöV (CTP), BDP (PBD), EVP (PEV), FDP (PLR), GLP (PVL), GPS (PES), SPS (PSS), Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), SSV (UCS), economiesuisse, Travail.Suisse, CFS, IGöV (CITraP), Pro Velo, VAP, VCS (ATA), VöV (UTP), asut, espace.mobilité, FRC, IG DHS (CI CDS), SVI, swisscleantech, UFS, USIC, WWF, RWU, RZU, Posta, SBB (FFS), Città di Losanna

³⁰ JU, SAB, SBV (USC), AG Berggebiete, EV (UP), SEV

³¹ SVP (UDC), SGV (USAM), ACS, ASTAG, CI Motards, strasseschweiz (FRS), TCS, Auto-Schweiz (auto-suisse), CP, ParkingSwiss, SWISSCOFEL, VFAS

Tassa di incentivazione

Viene respinta una compensazione in forma di tassa di incentivazione: solo 9 pareri³² sono favorevoli, mentre 51 si dichiarano in parte³³ o completamente³⁴ contrari.

Altre osservazioni

Un'esigenza importante emersa dall'indagine è stata quella di sottolineare che il mobility pricing non è l'unica risposta ai problemi di traffico ovvero che vi sono altri interventi, indipendenti o paralleli a esso, in grado di contribuire a snellire la circolazione. A tal riguardo sono state evidenziate soprattutto misure di supporto, tra cui home office, orari di lavoro flessibili, ridefinizione degli orari scolastici o promozione del car pooling. Sono state richieste anche misure di pianificazione territoriale o un allentamento delle restrizioni per il traffico merci (es. divieto di circolazione notturna).

Tematiche altrettanto importanti emerse nei pareri sono stati i diversi gradi di copertura dei costi per settore stradale e trasporti pubblici, la tempistica dell'indagine conoscitiva, l'incertezza sulle prossime mosse e la deplorabile assenza di modelli di calcolo e quantificazioni.

³² BE, TI, VS, GLP (PVL), SPS (PSS), Travail.Suisse, SVI, swisscleantech, RWU

³³ LU, OW, VD, ZG, VöV (UTP), HKBB, USIC, Posta, SBB (FFS)

³⁴ AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, SH, SO, SZ, TG, UR, ZH, BDP (PBD), EVP (PEV), FDP (PLR), Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), SAB, SSV (UCS), economiesuisse, SBV (USC), SGV (USAM), ACS, ASTAG, CFS, CI Motards, Pro Bahn, strasseschweiz (FRS), TCS, VAP, AG Berggebiete, Auto-Schweiz (auto-suisse), CP, espace.mobilité, EV (UP), IG DHS (CI CDS), ParkingSwiss, SWISSCOFEL, VFAS, RZU

2. Analisi dei pareri in base al questionario

2.1. Indicazioni generali sull'analisi

I destinatari dell'indagine conoscitiva sono stati invitati ad articolare il proprio parere sulla base di un questionario. Non tutti i partecipanti hanno utilizzato il questionario e di conseguenza la posizione che emerge nel Rapporto è talvolta piuttosto generica. Per elaborare un quadro il più possibile completo dei riscontri pervenuti, l'analisi ha tenuto conto pertanto anche dei pareri generali, attribuendoli alle singole domande.

Inoltre alcune risposte fornite a singole domande toccano anche argomenti riferiti ad altre. Infine, su singole questioni, i partecipanti si sono concentrati su determinate parole chiave che altri soggetti hanno considerato per altre domande. Per avere un confronto ovvero una valutazione di tipo sistematico, anche in questo caso le risposte sono state ricondotte, per quanto possibile, a domande specifiche.

Pareri identici o simili

Alcuni riscontri sono identici, in gran parte identici o presentano passaggi identici. La tabella sottostante fornisce una panoramica sui vari gruppi di pareri con contenuto uguale o molto simile.

BPUK (DCPA), KöV (CTP) (parere comune)
OW (riprende in gran parte il parere BPUK/KöV)
SPS (PSS), SES (alcune sezioni identiche accanto a numerose opinioni diverse)
SSV (UCS), BS (alcune sezioni identiche accanto a numerose opinioni diverse)
SAB, AG Berggebiete (pareri identici)
JU (sostiene il parere SAB)
ASTAG, strasseschweiz (FRS), ACS (alcune sezioni identiche)
strasseschweiz (FRS), Auto-Schweiz (auto-suisse) (numerose sezioni identiche nella lettera di accompagnamento, alcune nel questionario)
strasseschweiz (FRS), ACS (numerose sezioni identiche)
strasseschweiz (FRS), ParkingSwiss (pareri identici)
Auto-Schweiz (auto-suisse), ACS (alcune sezioni identiche)
CFS, VAP (risposte identiche nel questionario, lettere di accompagnamento diverse)
espace.mobilité, IG DHS (CI CDS) (pareri identici)
WWF, VCS (ATA), Pro Velo (pareri praticamente identici)
WWF, SES (alcune sezioni identiche)

Concentrazione su una modalità di trasporto

Alcuni partecipanti all'indagine conoscitiva si sono espressi soltanto su una modalità di trasporto.

Pareri sul solo trasporto stradale	Pareri sul solo trasporto ferroviario
CI Motards	IGöV (CITraP)
CP	Pro Bahn
espace.mobilité	VöV (UTP)
IG DHS (CI CDS)	
TCS	

2.2. Domande

Domanda 1	Come giudicate la finalità del mobility pricing, che consiste nel ridurre il traffico a livello intermodale nelle ore di punta e nell'utilizzo più efficiente e bilanciato delle infrastrutture?
Domanda 1a	Ritenete giusta la scelta di quest'obiettivo (vedi punto 2.1)?
Domanda 1b	In caso negativo, quale altro scopo dovrebbe prevedere (vedi punto 2.2)?

8 partecipanti all'indagine conoscitiva ritengono che l'obiettivo sia stato scelto correttamente e non occorra aggiungerne altri o perlomeno non ne menzionano altri (FR, NW, TG, VS, Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), SBV (USC), LITRA, VöV (UTP)).

54³⁵ sostengono che l'obiettivo è stato scelto correttamente, ma se ne dovrebbe perseguire anche un altro o addirittura più d'uno. Fra questi, 16 dichiarano esplicitamente che altri obiettivi hanno lo stesso livello di importanza, se non superiore, rispetto alla riduzione del traffico nelle ore di punta (NE, SH, BDP (PBD), FDP (PLR), GPS (PES), SPS (PSS), economiesuisse, SGB (USS), Travail.Suisse, EV (UP), HKBB, SES, SRF, swisscleantech, UFS, WWF).

Quali ulteriori obiettivi da perseguire attraverso il mobility pricing, sono stati indicati i seguenti.

Finanziamento delle infrastrutture di trasporto

29 partecipanti³⁶ ritengono che anche il finanziamento delle infrastrutture di trasporto dovrebbe essere un obiettivo del mobility pricing. Per SH, BDP (PBD), FDP (PLR), economiesuisse, SGB (USS), EV (UP), HKBB e SRF questo rappresenta addirittura l'obiettivo primario.

A determinate condizioni, JU, SAB, TCS, AG Berggebiete e CP sarebbero favorevoli al mobility pricing con l'esclusivo obiettivo di finanziare le infrastrutture di trasporto.

Obiettivi ambientali e climatici

27 pareri³⁷ menzionano in aggiunta anche generici obiettivi ambientali e climatici.

I partecipanti hanno in parte formulato anche obiettivi specifici o menzionato tematiche che, in ultima analisi, vanno di pari passo con obiettivi ambientali e climatici:

- internalizzazione dei costi esterni / riduzione dei costi esterni (26)³⁸
- modifica della ripartizione modale a favore del trasporto pubblico e/o della mobilità lenta (19)³⁹
- riduzione complessiva della domanda di mobilità (TMP) / abbreviazione dei tratti percorsi / riduzione del numero di spostamenti (13)⁴⁰
- obiettivi di politica energetica (es. svolta energetica nei trasporti, sostegno agli obiettivi energetici perseguiti dalla Confederazione) (8)⁴¹

³⁵ AG, AI, AR, BE, BL, BS, GE, NE, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD, ZG, ZH, BPUK (DCPA), KöV (CTP), BDP (PBD), CVP (PPD), FDP (PLR), GLP (PVL), GPS (PES), SPS (PSS), SSV (UCS), economiesuisse, SGB (USS), Travail.Suisse, CFS, IGöV (CITraP), Pro Velo, VAP, VCS (ATA), asut, CerclAir, espace.mobilité, EV (UP), HKBB, IG DHS (CI CDS), SES, SEV, SRF, SVI, swisscleantech, UFS, USIC, WWF, Mobility Carsharing, Posta, RZU, SBB (FFS), Città di Losanna

³⁶ AG, AR, BE, BL, BS, GE, LU, NE, SH, TI, UR, ZG, ZH, CVP (PPD), SSV (UCS), Travail.Suisse, Pro Velo, VCS (ATA), asut, espace.mobilité, HKBB, IG DHS (CI CDS), SVI, swisscleantech, USIC, WWF, Mobility Carsharing, RZU, Città di Losanna

³⁷ AG, AR, BE, BS, GE, SH, SO, SZ, VD, GPS (PES), SPS (PSS), SSV (UCS), SGB (USS), Travail.Suisse, IGöV (CITraP), Pro Velo, VCS (ATA), asut, espace.mobilité, FRC, IG DHS (CI CDS), SES, SVI, swisscleantech, UFS, WWF, Mobility Carsharing

³⁸ BS, NE, OW, TI, VD, ZH, GLP (PVL), GPS (PES), SPS (PSS), SSV (UCS), SGB (USS), IGöV (CITraP), Pro Velo, VCS (ATA), asut, CerclAir, espace.mobilité, FRC, IG DHS (CI CDS), SES, SEV, swisscleantech, USIC, WWF, RZU, SBB (FFS). Altri partecipanti all'indagine conoscitiva hanno inoltre sollevato la tematica dei costi esterni in relazione al principio base «pay as you use» (cfr. domanda 2).

³⁹ AG, AR, BE, GE, SG, TI, UR, ZH, GLP (PVL), GPS (PES), SSV (UCS), SGB (USS), Travail.Suisse, Pro Velo, VCS (ATA), SES, SEV, WWF, RZU

⁴⁰ BE, NE, SZ, TI, ZH, GLP, GPS (PES), SPS (PSS), SSV (UCS), IGöV (CITraP), SES, WWF, RZU

⁴¹ BE, VD, GPS (PES), Travail.Suisse, SGB (USS), IGöV (CITraP), asut, SES

Pianificazione territoriale

Un gruppo di 6 partecipanti⁴² vede nel mobility pricing uno sviluppo positivo per la pianificazione territoriale (es. arginamento della progressiva dispersione insediativa, contrasto della separazione geografica fra casa e lavoro).

Altri obiettivi

- Riduzione dei costi delle infrastrutture (potenziamento e mantenimento) / minore pressione per la realizzazione di potenziamenti infrastrutturali (AI, CerclAir, CFS, SVI, VAP)
- Pari trattamento del trasporto di persone e merci, nonché del trasporto stradale e ferroviario (CFS, VAP)
- Migliore sfruttamento dei singoli veicoli (SGB (USS))

In relazione agli obiettivi, 22 partecipanti⁴³ hanno menzionato anche il principio «chi inquina paga» ovvero il finanziamento secondo il principio della responsabilità, il finanziamento a carico degli utenti, la veridicità e la copertura dei costi. Tuttavia, dai pareri non emerge chiaramente o in maniera univoca ciò che i diversi soggetti intendano esattamente con questi concetti.

Per quanto considerino importante l'obiettivo di risolvere situazioni di congestione, altri 9 partecipanti non vedono nel mobility pricing una misura adeguata (GL, SAB, STV (FST), TCS, FRC), si pongono in maniera scettica nei suoi confronti (EVP (PEV), SBV (USC)) o dubitano della sua efficacia (LU, STV (FST), FRC, SWISSCOFEL).

A causa dell'atteggiamento fondamentalmente contrario verso il mobility pricing, 15 partecipanti⁴⁴ non sono d'accordo con l'obiettivo ovvero non hanno risposto alla domanda.

3 non si sono espressi in alcun modo sulla domanda (bauenschweiz (costruionesvizzera)) ovvero in maniera vaga (GR, RWU).

Domanda 2 Come giudicate i sette principi fondamentali in termini di pertinenza e completezza per il mobility pricing (vedi punto 3)?

Al riguardo hanno risposto 72⁴⁵ soggetti. 27⁴⁶ giudicano i principi base come pertinenti e completi, 33⁴⁷ si dichiarano concordi pur con un'integrazione, 9⁴⁸ con due integrazioni, 3⁴⁹ esprimono un'accettazione condizionata con tre o più integrazioni.

Integrazioni a «pay as you use»

Per AG, BE, BS, JU, SG, ZG, GLP (PVL), GPS (PES), SAB, SSV (UCS), Travail.Suisse, Pro Velo, VCS (ATA), AG Berggebiete, asut, IG DHS (CI CDS), espace.mobilité, SVI, swisscleantech, USIC e WWF è indispensabile tenere conto dei costi esterni. JU, SPS (PSS), SAB, IGöV (CITraP), Pro Bahn, AG Berggebiete e SES sono favorevoli al mantenimento di tasse forfettarie (abbonamento generale) nel trasporto pubblico. SSV (UCS) e ASTAG chiedono che le entrate debbano essere vincolate al riutilizzo nell'ambito dei trasporti. Per TG occorre relativizzare il principio, in quanto la mobilità dovrebbe restare garantita per tutti.

⁴² SG, SZ, SSV (UCS), asut, SVI, RWU

⁴³ AG, BE, BL, SG, TI, VD, ZG, ZH, BDP (PBD), FDP (PLR), GLP (PVL), economiesuisse, ASTAG, CFS, VAP, asut, EV (UP), SES, SVI, swisscleantech, RZU, Città di Losanna

⁴⁴ SVP (UDC), hotelleriesuisse, SGV (USAM), ACS, ASTAG, CI Motards, Pro Bahn, strasseschweiz (FRS), Auto-Schweiz (auto-suisse), CCIG, CP, FER, ParkingSwiss, VFAS, VTL

⁴⁵ Cfr. note a piè di pagina 46-49

⁴⁶ AI, BE, BL, GL, JU, NW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH, BDP (PBD), Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), SAB, SBV (USC), VöV (UTP), AG Berggebiete, FRC, HKBB, SWISSCOFEL, USIC, Mobility Carsharing, Posta, SBB (FFS)

⁴⁷ AG, AR, BS, FR, GE, GR, LU, SG, EVP (PEV), FDP (PLR), GLP (PVL), SP (PS), SSV (UCS), economiesuisse, Travail.Suisse, ACS, ASTAG, CFS, Pro Velo, strasseschweiz (FRS), VAP, VCS (ATA), Auto-Schweiz (auto-suisse), EV (UP), ParkingSwiss, SES, SVI, swisscleantech, UFS, WWF, RWU, RZU, Città di Losanna

⁴⁸ VS, GPS (PES), IGöV (CITraP), TCS, asut, CP, espace.mobilité, IG DHS (CI CDS), SEV

⁴⁹ NE, VD, SGB (USS)

Integrazioni alla compensazione

Per JU, SAB e AG Berggebiete occorre che le tasse esistenti siano compensate una a una da quelle nuove e contemporaneamente restino tutelati i vantaggi delle tasse forfettarie nel trasporto pubblico (abbonamento generale). Per GR e Città di Losanna è importante che in futuro vi sia la stessa disponibilità odierna di fondi per costruzione, manutenzione ed esercizio delle strade cantonali (cfr. domanda 8 Federalismo). ASTAG, Pro Velo, VCS (ATA) e WWF non sono convinti che con il mobility pricing si pagherà soltanto in maniera diversa e non di più. Economiesuisse, CFS, SVI e VAP ritengono che l'obiettivo dovrebbe essere l'aumento del finanziamento da parte degli utenti. AG non comprende la logica secondo cui il mobility pricing dovrebbe determinare la riduzione o l'eliminazione degli aumenti tariffari ovvero l'eliminazione degli adeguamenti periodici delle indennità nel trasporto pubblico. EVP (PEV) teme che una compensazione non rispettosa di criteri ecologici possa nuocere all'ambiente. ACS, Auto-Schweiz (auto-suisse), ParkingSwiss e strasseschweiz (FRS) temono massicce ripercussioni sul turismo del pieno.

Integrazioni alla redistribuzione

Secondo JU, SAB e AG Berggebiete il principio della redistribuzione deve essere esteso agli effetti distributivi di tipo spaziale. Per BS e GLP (PVL) la correttezza socio-politica, che può essere ottenuta anche tramite strumenti alternativi come prezzi favorevoli per una mobilità di base definita o prestazioni sociali soggettive, non deve portare a fissare le tariffe a un livello generalmente troppo basso. Per SVI è fondamentale che gli utenti abbiano il tempo sufficiente per abituarsi alla nuova situazione. Per swisscleantech si pone la questione di quante e quali forme di mobilità debbano restare accessibili.

Integrazioni all'intermodalità

Secondo SH occorre separare nel dibattito politico il mobility pricing per il traffico motorizzato privato e quello per il trasporto pubblico. TI ritiene che il Rapporto non tributi sufficiente attenzione al principio dell'intermodalità. GLP (PVL) osserva che un mobility pricing completo deve comprendere anche il trasporto aereo. SGB (USS) e SEV richiedono varianti autenticamente intermodali.

Integrazioni alla struttura modulare

Secondo RWU, nel caso della struttura modulare, occorre accertare che soluzioni parziali non determinino disparità fra le modalità di trasporto o le regioni. Eventualmente sarebbe più opportuno un «courageoso passo in avanti», cioè da subito un'applicazione generalizzata.

Integrazioni alla protezione dei dati

Il responso è unanime sul fatto che la protezione dei dati abbia la massima priorità.

Integrazioni alla trasparenza

Altrettanto unanime è la tendenza a considerare la trasparenza una condizione fondamentale per l'introduzione del mobility pricing. La richiesta di Espace.mobilité e IG DHS (CI CDS) in tal senso è esplicita per quanto riguarda costi e l'utilizzo delle entrate.

Domanda 3 Come giudicate la completezza delle matrici morfologiche per:

Domanda 3a la strada (vedi punto 5.1)?

Al quesito hanno risposto 54⁵⁰ partecipanti: 35⁵¹ giudicano completo lo schema per la strada, 15⁵² si dichiarano concordi pur con un'integrazione, 3⁵³ con due integrazioni, 1⁵⁴ esprime accettazione con tre o più integrazioni.

⁵⁰ Cfr. note a piè di pagina 51-54

⁵¹ AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, OW, SH, SO, SZ, VS, CVP (PPD), SAB, SBV (USC), SGV (USAM), Travail.Suisse, ACS, ASTAG, strasseschweiz (FRS), VöV (UTP), AG Berggebiete, Auto-Schweiz (auto-suisse), espace.mobilité, IG DHS (CI CDS), ParkingSwiss, SVI, UFS, Posta, RWU, Città di Losanna

AG, ZH, GLP (PVL), GPS (PES), SPS (PSS), SSV (UCS), SES, swisscleantech, WWF, VCS (ATA) e Pro Velo richiedono tutti un'integrazione della possibilità di addebito dei costi esterni nella matrice morfologica. SSV (UCS) richiede inoltre la separazione fra traffico pedonale e ciclistico. VöV (UTP) chiede che, in luogo del termine «settore stradale», si parli di «trasporto individuale». NW e ZG ritengono che manchi una rubrica «Potenza veicolo». SG lamenta che non è stata concretizzata la determinazione delle tariffe. UR e USIC auspicano un'ulteriore distinzione fra strade comunali, cantonali e nazionali. EVP (PEV) lamenta la mancanza di diverse categorie di veicoli come le macchine agricole e forestali, nonché della categoria Centri urbani a integrazione degli Agglomerati. TG, VD e GLP (PVL) auspicano una categoria «Riscossione tasse» per indicare chi applica le tariffe e incassa i versamenti. ZG lamenta l'assenza della rubrica «Contribuente». Secondo GLP (PVL) è possibile omettere il parametro «zona-rete-zona», poiché si tratta già di una combinazione fra due elementi diversi, mentre mancano i parametri «Ciclomotori» e «Consumo energetico». Le ulteriori riflessioni sul pedaggio dovrebbero inoltre tenere conto della mobilità lenta.

Domanda 3 Come giudicate la completezza delle matrici morfologiche per:

Domanda 3b la ferrovia (vedi punto 5.3)?

56⁵⁵ i pareri espressi, di cui 35⁵⁶ giudicano completa la matrice morfologica, 13⁵⁷ si dichiarano concordi pur con un'integrazione, 6⁵⁸ con due integrazioni, 2⁵⁹ esprimono accettazione con tre integrazioni.

GLP (PVL), GPS (PES), Pro Velo, VCS (ATA), SES, swisscleantech e WWF richiedono tutti un'integrazione della possibilità di addebito dei costi esterni nella matrice morfologica. AG, SH, UR, ZH e GLP (PVL) richiedono che la distinzione non avvenga in base ai criteri strada/rotaia bensì che si parli di trasporto pubblico. Secondo AG occorre considerare sia l'utilizzo delle infrastrutture sia l'esercizio. TG auspica che nella matrice morfologica sia inclusa la voce «Chi incassa». Secondo SG, in luogo di «Aumenti tariffari» sarebbe più adatta la voce «Aumenti tariffari ridotti» o, ancor meglio, «Adeguamenti tariffari». VD richiede un'integrazione «zona-linea-zona». SH richiede modelli di prezzo differenziati per pendolari, turisti, tempo libero, traffico d'agglomerato e di lunga distanza. GR ritiene che i parametri «Traffico merci» e «Contribuente» possano essere omessi. UR lamenta la mancanza della voce «Eventuali contributi terzi» e del ruolo del Sorvegliante dei prezzi. Le varianti devono inoltre recepire e tenere conto delle comunità tariffarie. SZ lamenta la mancanza di elementi necessari per la gestione della catena dei trasporti come «Configurazione offerta» e «Opzioni consultazione orario». GLP (PVL) chiede l'inserimento nella matrice morfologica del parametro «Trasporto pubblico stradale di persone» e che il termine «Prezzo per traccia» sia esteso anche a bus, natanti e funivie. Per l'USIC la distinzione «Ferrovia», «Tram» e «Impianto a fune» è insufficiente. Secondo Pro Bahn nella matrice morfologica mancano i contributi al trasporto pubblico di Comuni, città e Cantoni. BS e Unione delle città chiedono di non cedere completamente la competenza tariffaria alle imprese di trasporto, bensì auspicano un ente regolatore centrale forte, per riuscire a imporre il sistema a livello globale e vari gradi di libertà per i committenti regionali, in modo da ottenere un ottimo gradimento su ampia scala. EVP (PEV) e CP, IGöV (CITraP), VAP, SEV lamentano il mancato inserimento del trasporto merci nelle varianti. EVP (PEV) lamenta inoltre la mancanza del parametro «Mettrò». IGöV (CITraP) ritiene che criteri di tariffazione, modalità di fissazione delle tariffe, compensazione e tecnica di rilevamento siano troppo complessi.

⁵² AG, NW, UR, SG, TG, VD, ZH, GPS (PES), SPS (PSS), Pro Velo, VCS (ATA), SES, swisscleantech, USIC, WWF

⁵³ ZG, EVP (PEV), SSV (UCS)

⁵⁴ GLP (PVL)

⁵⁵ Cfr. note a piè di pagina 56-59

⁵⁶ AI, AR, BE, BL, BS, GE, GL, FR, JU, LU, NW, OW, SO, VS, ZG, CVP (PPD), SPS (PSS), SAB, Travail.Suisse, SBV (USC), SGV (USAM), ACS, ASTAG, strasseschweiz (FRS), VöV (UTP), AG Berggebiete, Auto-Schweiz (auto-suisse), espace.mobilitéé, IG DHS (CI CDS), ParkingSwiss, SVI, UFS, Posta, RWU, Città di Losanna

⁵⁷ SG, TG, VD, ZH, GPS (PES), SPS (PSS), Pro Bahn, Pro Velo, VCS (ATA), CP, SES, swisscleantech, USIC, WWF

⁵⁸ GR, SH, UR, EVP (PEV), GLP (PVL), IGöV (CITraP)

⁵⁹ AG, SZ

Domanda 4 Come giudicate l'impostazione per estensione progressiva (da semplice a complessa) delle soluzioni proposte, relativamente al settore:

Domanda 4a stradale (vedi punto 6.1)?

Tra i 50⁶⁰ rispondenti, 35⁶¹ ritengono opportuna l'impostazione proposta, 11⁶² si dichiarano favorevoli aggiungendo un'osservazione, mentre 4⁶³ la respingono.

Per LU l'estensione progressiva segue una logica errata, in quanto il primo passo dovrebbe essere l'introduzione dei mezzi tecnici (tecnica di rilevamento). BL, GLP (PVL) e USIC accolgono con favore l'esposizione delle varianti per complessità crescente, ma lamentano la mancanza di un'illustrazione delle scelte. SO ritiene in linea generale opportuna l'estensione progressiva, ma lamenta i grandi punti deboli delle prime varianti. Pro Velo, VCS (ATA) e WWF richiedono un modello aggiuntivo per città e agglomerati. Per RWU sarebbe più opportuno un «coraggioso passo in avanti», cioè da subito un'applicazione generalizzata. Swisscleantech auspica il cambio di denominazione degli assi da «limitato» a «complessivo».

GR e VD, espace.mobilité e IG DHS (CI CDS) non ritengono necessaria l'estensione progressiva. Espace.mobilité e IG DHS (CI CDS) sono inoltre dell'opinione che da subito l'intera rete viaria svizzera debba essere sottoposta a pedaggio.

Domanda 4 Come giudicate l'impostazione per estensione progressiva (da semplice a complessa) delle soluzioni proposte, relativamente al settore:

Domanda 4b ferroviario (vedi punto 6.2)?

Su 46⁶⁴ riscontri pervenuti, 38⁶⁵ giudicano utile l'estensione progressiva, 5⁶⁶ si dichiarano favorevoli aggiungendo un'osservazione, mentre 3⁶⁷ la respingono.

GLP (PVL) e USIC lamentano la mancanza di un'illustrazione della strategia di riduzione. Per LU il primo passo dovrebbe essere l'introduzione dei mezzi tecnici (tecnica di rilevamento), come per il trasporto stradale. Per RWU sarebbe più opportuno un coraggioso passo in avanti. ZH si chiede se l'estensione progressiva sia realmente la soluzione ottimale. Per SG e VD l'estensione progressiva appare troppo superficiale. Per AR e SG devono essere inserite nel dibattito varianti integrative.

Domanda 5 Come giudicate le varianti studiate per:

Domanda 5a la strada (vedi punto 6.1, varianti principali e secondarie)?

35⁶⁸ partecipanti si sono espressi sulla variante «rete A». Di questi, 9⁶⁹ la giudicano convincente. USIC giudica in maniera neutra, 10 altri soggetti⁷⁰ respingono in parte la variante, altri 15⁷¹ la respingono completamente.

⁶⁰ Cfr. note a piè di pagina 61-63

⁶¹ AI, AR, BS, FR, GL, NW, OW, SG, SH, SZ, TI, ZG, ZH, BDP (PBD), EVP (PEV), FDP (PLR), Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), SSV (UCS), economiesuisse, SBV (USC), SGB (USS), Travail.Suisse, ACS, strasseschweiz (FRS), VöV (UTP), asut, Auto-Schweiz (auto-suisse), FRC, ParkingSwiss, SES, SEV, SVI, UFS, Posta, SBB (FFS)

⁶² BL, LU, SO, TG, GLP (PVL), Pro Velo, VCS (ATA), swisscleantech, USIC, WWF, RWU

⁶³ GR, VD, espace.mobilité, IG DHS (CI CDS)

⁶⁴ Cfr. note a piè di pagina 65-67

⁶⁵ AI, BL, BS, FR, GL, GR, NW, OW, SH, SO, TG, TI, ZG, BDP (PBD), EVP (PEV), FDP (PLR), Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), SSV (UCS), economiesuisse, SBV (USC), Travail.Suisse, ACS, Pro Velo, strasseschweiz (FRS), VCS (ATA), VöV (UTP), asut, Auto-Schweiz (auto-suisse), FRC, ParkingSwiss, SES, SEV, SVI, swisscleantech, UFS, WWF, Posta, SBB (FFS)

⁶⁶ AR, LU, GLP (PVL), USIC, RWU

⁶⁷ SG, VD, ZH

⁶⁸ Cfr. note a piè di pagina 69-71 più USIC

⁶⁹ AI, GL, NW, VS, CVP (PPD), EVP (PEV), SBV (USC), FRC, UFS

⁷⁰ AG, AR, LU, SO, SZ, Pro Velo, VCS (ATA), CP, swisscleantech, WWF

⁷¹ BS, GE, OW, TG, GLP (PVL), SPS (PSS), SSV (UCS), CI Motards, TCS, espace.mobilité, IG DHS (CI CDS), SES, SVI, SWISSCOFEL, Città di Losanna

35⁷² si sono espressi sulla variante «rete B». Di questi, 8⁷³ la giudicano convincente, USIC la giudica convincente con alcune riserve, BS giudica in maniera neutra, 15 altri soggetti⁷⁴ respingono in parte la variante, altri 10⁷⁵ la respingono completamente.

40⁷⁶ si sono espressi sulla variante «zona-rete-zona A». Di questi, 9⁷⁷ la giudicano convincente, altri 9⁷⁸ la giudicano convincente con alcune riserve, 8⁷⁹ la giudicano in maniera neutra, 10⁸⁰ la respingono in parte, altri 4⁸¹ la respingono completamente.

40⁸² si sono espressi sulla variante «zona-rete-zona B». Di questi, 11⁸³ la giudicano convincente, 13⁸⁴ la giudicano convincente con alcune riserve, SVI e swisscleantech la giudicano in maniera neutra, 8⁸⁵ la respingono in parte, altri 6⁸⁶ la respingono completamente.

36⁸⁷ si sono espressi sulla variante «territorio». Di questi, 23⁸⁸ la giudicano convincente, 3⁸⁹ la giudicano convincente con alcune riserve, altri 3⁹⁰ la giudicano in maniera neutra, SBV (USC) la respinge in parte, 6 soggetti⁹¹ la respingono completamente.

Domanda 5 Come giudicate le varianti studiate per:

Domanda 5b la ferrovia (vedi punto 6.2)?

32⁹² partecipanti si sono espressi sulla variante «TP linea». Di questi, 7⁹³ la giudicano convincente, SZ e SSV (UCS) la giudicano convincente con alcune riserve, 7⁹⁴ la giudicano in maniera neutra, 8⁹⁵ la respingono in parte, altri 8⁹⁶ la respingono completamente.

32⁹⁷ si sono espressi sulla variante «TP zona». Di questi, 8⁹⁸ la giudicano convincente, 7⁹⁹ la giudicano convincente con alcune riserve, 8¹⁰⁰ la giudicano in maniera neutra, 4¹⁰¹ la respingono in parte, altri 5¹⁰² la respingono completamente.

34¹⁰³ si sono espressi sulla variante «TP rete». Di questi, 16¹⁰⁴ la giudicano convincente, 12¹⁰⁵ la giudicano convincente con alcune riserve, OW e VöV (UTP) la giudicano in maniera neutra, 4¹⁰⁶ la respingono completamente.

⁷² Cfr. note a piè di pagina 73-75 più BS, USIC

⁷³ AI, GL, NW, VS, CVP (PPD), EVP (PEV), FRC, UFS

⁷⁴ AG, AR, LU, SO, SZ, TG, SPS (PSS), SSV (UCS), SBV (USC), Pro Velo, VCS (ATA), SES, SVI, swisscleantech, WWF

⁷⁵ GE, OW, GLP (PVL), CI Motards, TCS, CP, espace.mobilité, IG DHS (CI CDS), Città di Losanna

⁷⁶ Cfr. note a piè di pagina 77-81

⁷⁷ AI, GL, GR, NW, VS, CVP (PPD), EVP (PEV), FRC, UFS

⁷⁸ JU, OW, SZ, TG, SAB, Travail.Suisse, AG Berggebiete, USIC, Città di Losanna

⁷⁹ BS, GE, GLP (PVL), SPS (PSS), SSV (UCS), SES, SVI, swisscleantech

⁸⁰ AG, AR, LU, SO, SBV (USC), Pro Velo, VCS (ATA), IG DHS (CI CDS), WWF

⁸¹ CI Motards, TCS, CP, SWISSCOFEL

⁸² Cfr. note a piè di pagina 83-86 più SVI, swisscleantech

⁸³ AI, GL, NW, OW, SG, TG, VS, CVP (PPD), EVP (PEV), FRC, UFS

⁸⁴ BS, GE, JU, SZ, GLP (PVL), SPS (PSS), SAB, SSV (UCS), Travail.Suisse, AG Berggebiete, SES, USIC, Città di Losanna

⁸⁵ AG, AR, LU, SO, SBV (USC), Pro Velo, VCS (ATA), WWF

⁸⁶ CI Motards, TCS, CP, espace.mobilité, IG DHS (CI CDS), Città di Losanna

⁸⁷ Cfr. note a piè di pagina 88-91 più SBV (USC)

⁸⁸ AI, AR, BS, GL, LU, NW, SZ, VS, CVP (PPD), EVP (PEV), GLP (PVL), SSV (UCS), Pro Velo, VCS (ATA), espace.mobilité, FRC, IG DHS (CI CDS), SES, SVI, swisscleantech, UFS, USIC, WWF

⁸⁹ AG, SO, Città di Losanna

⁹⁰ GE, OW, TG

⁹¹ GR, Travail.Suisse, CI Motards, TCS, CP, SWISSCOFEL

⁹² Cfr. note a piè di pagina 93-96 più SZ, SSV (UCS)

⁹³ AI, GL, NW, VS, CVP (PPD), Travail.Suisse, FRC, UFS

⁹⁴ GE, GR, EVP (PEV), SPS (PSS), VöV (UTP), swisscleantech, USIC

⁹⁵ AR, ZH, GLP (PVL), SBV (USC), IGöV (CITraP), Pro Velo, VCS (ATA), WWF

⁹⁶ AG, LU, OW, SO, Pro Bahn, SES, SWISSCOFEL, Città di Losanna

⁹⁷ Cfr. note a piè di pagina 98-102

⁹⁸ AI, GL, OW, VS, CVP (PPD), Travail.Suisse, FRC, UFS

⁹⁹ GR, SZ, ZH, SPS (PSS), SSV (UCS), USIC, Città di Losanna

¹⁰⁰ AR, GE, LU, EVP (PEV), GLP (PVL), VöV (UTP), SES, swisscleantech

¹⁰¹ IGöV (CITraP), Pro Velo, VCS (ATA), WWF

¹⁰² AG, SO, SBV (USC), Pro Bahn, SWISSCOFEL

Domanda 6 Quale variante ritenete più appropriata per:

Domanda 6a la strada?

46¹⁰⁷ i commenti ricevuti. SBV (USC) valuta la prima variante (rete A) come la migliore. 3 partecipanti¹⁰⁸ sono a favore della variante 3 (zona-rete-zona A), 5¹⁰⁹ preferiscono la variante 4 (zona-rete-zona B), 3¹¹⁰ considerano le varianti 3 e 4 come le più efficaci. 34 partecipanti¹¹¹ propendono per la variante 5 (territorio).

Domanda 6 Quale variante ritenete più appropriata per:

Domanda 6b la ferrovia?

42¹¹² le risposte pervenute. SZ valuta la prima variante (TP linea) come la migliore, 5 partecipanti¹¹³ sono a favore della variante 2 (TP zona), ZH giudica opportuna una combinazione fra linee fortemente frequentate e zone particolarmente trafficate. 35 partecipanti¹¹⁴ si pronunciano per la variante 3 (TP rete).

Domanda 7 Quali sono i pregi e i difetti della variante considerata più appropriata (cfr. domanda 6) per il vostro contesto?

Alla domanda hanno risposto 50¹¹⁵ partecipanti. Tuttavia, non tutti i soggetti che alla domanda 6 hanno definito una variante specifica come la più efficace si sono successivamente concentrati su di essa alla domanda 7: al contrario, spesso si sono espressi su pregi e difetti soltanto in termini generali.

Variante «rete A: strade nazionali»

SBV (USC) vede i pregi di questa variante nei ridotti effetti sul territorio rurale, oltre a ritenere scarso il rischio di generare traffico alternativo. La variante in oggetto non evidenzia inoltre alcuno svantaggio di rilievo per l'agricoltura.

Variante «zona-rete-zona A: strade nazionali e agglomerati con differenziazione temporale» (variante principale 1)

GR ritiene che questa variante consenta di risolvere i problemi di traffico là dove questi si presentano. Per AI i punti di forza stanno nell'effetto globale e nel risultato di snellire i picchi di traffico, mentre l'aspetto negativo potrebbe essere quello di un insoddisfacente rapporto costi/benefici. UFS riconosce la riduzione del traffico nelle ore di punta e nei tratti nevralgici, mentre rileva l'assenza di un obiettivo ambientale.

¹⁰³ Cfr. note a piè di pagina 104-106 più OW, VöV (UTP)

¹⁰⁴ AI, BS, GE, SG, TG, VS, CVP (PPD), GLP (PVL), SPS (PSS), SSV (UCS), Travail.Suisse, FRC, SES, swisscleantech, UFS, USIC

¹⁰⁵ AG, AR, GL, GR, LU, SZ, ZH, IGöV (CITraP), Pro Velo, VCS (ATA), WWF, Città di Losanna

¹⁰⁶ SO, SBV (USC), Pro Bahn, SWISSCOFEL

¹⁰⁷ Cfr. note a piè di pagina 108-111 più SBV (USC)

¹⁰⁸ AI, GR, UFS

¹⁰⁹ GE, OW, SG, TG, EVP (PEV)

¹¹⁰ CVP (PPD), Travail.Suisse, USIC

¹¹¹ AG, AR, BE, BS, GL, LU, NW, SH, SO, SZ, UR, TI, ZG, ZH, BDP (PBD), GLP (PVL), SPS (PSS), Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), SSV (UCS), economiesuisse, SGB (USS), CFS, Pro Velo, VAP, VCS (ATA), espace.mobilité, IG DHS (CI CDS), SES, SEV, SVI, swisscleantech, WWF, Posta, Città di Losanna

¹¹² Cfr. note a piè di pagina 113-114 più SZ

¹¹³ AI, NW, OW, SO, USIC

¹¹⁴ AG, AR, BE, BS, GE, GL, GR, LU, SG, SH, TG, TI, UR, ZG, BDP (PBD), EVP (PEV) GLP (PVL), SPS (PSS), Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), SSV (UCS), economiesuisse, SGB (USS), CFS, IGöV (CITraP), Pro Velo, VAP, VCS (ATA), SES, SEV, SVI, swisscleantech, UFS, WWF, Posta, Città di Losanna

¹¹⁵ AG, AI, AR, BE, BS, GE, GL, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, CVP (PPD), EVP (PEV), FDP (PLR), GLP (PVL), SPS (PSS), Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), SSV (UCS), SBV (USC), SGB (USS), CI Motards, IGöV (CITraP), LITRA, Pro Bahn, ProVelo, VCS (ATA), FRC, SES, SEV, SVI, swisscleantech, SWISSCOFEL, UFS, USIC, WWF, Posta, Città di Losanna

Variante «zona-rete-zona B: strade nazionali e agglomerati con differenziazione temporale»

OW ritiene che questa variante, potenzialmente apprezzata dal pubblico, riesca a evitare gli spostamenti di traffico. Il fattore decisivo rispetto alla variante «territorio» potrebbero essere in questo caso i tempi (inferiori) di sviluppo e attuazione. SG e TI indicano come vantaggio lo snellimento del traffico e come svantaggi la difficoltà di definire i perimetri degli agglomerati e il fatto di esigere la tassa chilometrica solo nell'ambito di tali perimetri. GE e EVP (PEV) ritengono che il vantaggio sia la possibilità di adottare il principio «pay as you use». GE giudica inoltre positivamente il pedaggio modulato in base agli orari, cioè secondo domanda e offerta, e l'approccio intermodale. EVP (PEV) rileva svantaggi per l'ambiente. I punti di forza secondo TG¹¹⁶ sono la trasparenza del modello e la possibilità di risolvere i problemi di traffico dove questi si presentano, mentre l'inconveniente è il rischio dello spostamento di traffico.

Varianti «zona-rete-zona A / zona-rete-zona B»

Per USIC è positivo che questi modelli possano essere adottati laddove si evidenzia la maggiore necessità di intervento. Il principale difetto di questo approccio, sempre secondo USIC, è la mancanza di uno standard nazionale, poiché gli utenti, a seconda della regione, dovrebbero adeguarsi a diverse strutture tariffarie e a nuovi sistemi di pagamento. Per questo il consenso nella popolazione si rivelerebbe scarso.

Variante «territorio: applicazione capillare con differenziazione temporale» (variante principale 2) – Vantaggi

Spostamenti di traffico: AG, AR, BE, BS, LU, NW, SO, ZG, Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), espace.mobilité, IG DHS (CI CDS) e SSV (UCS) sottolineano la capacità di prevenire gli spostamenti di traffico. Secondo BE invece tale fenomeno si verificherà sui collegamenti internazionali.

Dispersione insediativa: AG e LU, come pure VöV (UTP) indicano come vantaggio la riduzione della dispersione insediativa, la Città di Losanna la possibilità di organizzare meglio gli spazi pubblici.

Regolazione del traffico: AG, SZ, SPS (PSS), SSV (UCS), SES, espace.mobilité, IG DHS (CI CDS) e swisscleantech apprezzano la possibilità di ottenere un effetto di regolazione tramite pricing.

Finanziamento: AR, SGB (USS), Pro Velo, VCS (ATA) e WWF valutano favorevolmente la prospettiva di un nuovo sistema di finanziamento sostenibile e la possibilità anche per i Cantoni di applicare le loro tasse e imposte sui trasporti. ZG ritiene che l'opportunità sia quella di ricondurre il maggior numero possibile di tasse attuali all'interno del sistema. Swisscleantech considera la certezza di finanziamento nel lungo periodo un bene per il mantenimento di una qualità elevata dell'infrastruttura/dell'offerta. Pro Velo, VCS (ATA) e WWF apprezza inoltre che la mobilità lenta venga esentata dal pedaggio.

Libertà fondamentale: Pro Velo, VCS (ATA) e WWF giudicano positivo l'abbandono di una mentalità secondo cui la mobilità sarebbe una libertà fondamentale.

Volume di mobilità: SSV (UCS) e VöV (UTP) ritengono che il vantaggio stia nella possibilità di influire sul volume complessivo della mobilità. Secondo la Città di Losanna essa produrrebbe anche un calo delle ore di coda.

Costi esterni: SSV (UCS) e swisscleantech individuano il vantaggio nella possibilità di calcolare i costi esterni. SES valuta positivamente il fatto che per diversi livelli di emissioni (sostanze inquinanti, inquinamento acustico, CO₂) possono essere prelevati pedaggi differenziati (p. es. categoria Euro).

Effetti: NW, SH, ZH, SES e swisscleantech individuano il punto di forza nell'effetto globale e su ampia scala della variante, nella riduzione delle ore di coda e delle situazioni di stress. Swisscleantech vede inoltre significative possibilità di risparmio per il trasporto merci e di tipo commerciale. Anche la Città di Losanna ritiene che una circolazione più fluida consentirà all'economia di risparmiare.

¹¹⁶ TG giudica la variante «zona-rete-zona B» come la più efficace, si pronuncia tuttavia in generale anche su pro e contro delle varianti «zona-rete-zona A/B».

Split (o ripartizione) modale: SGB (USS) gradisce l'efficienza del sistema e la possibilità di trasferire il traffico verso il trasporto pubblico. FDP (PLR) lamenta che, nonostante la formulazione chiara dell'obiettivo di un mobility pricing intermodale, l'organizzazione delle varianti abbia visto la proposta di sistemi isolati per le singole modalità di trasporto. Proprio ai fini di un mobility pricing trasversale sarebbe stato invece interessante sapere come poter combinare le misure relative al settore stradale con quelle del trasporto ferroviario.

Ridistribuzione: espace.mobilité e IG DHS (CI CDS) apprezzano il fatto che oggetto dell'intervento sia l'intera Svizzera e quindi gli effetti distributivi a livello regionale siano assenti o minimi. SPS (PSS) e SES ritengono che la variante possa essere organizzata in maniera differenziata, tale da poter essere socialmente sostenibile.

Veridicità dei costi: SZ, GLP (PVL), espace.mobilité e IG DHS (CI CDS) valutano positivamente un'ampia veridicità dei costi del tipo «pay as you use».

Rapporto costi/benefici: BL vede un buon rapporto costi/benefici. Swisscleantech e Città di Losanna si attendono costi infrastrutturali ridotti che evitino futuri incrementi di tasse e/o imposte.

Variante «territorio: applicazione capillare con differenziazione temporale» (variante principale 2) – Svantaggi

Flessibilità pendolari e spesa iniziale: AG e SSV (UCS) vedono svantaggi nella ridotta flessibilità per i pendolari e nell'elevata spesa iniziale. Pro Velo, VCS (ATA) e WWF ritengono che l'auspicata flessibilità per i pendolari sarà difficilmente ottenuta e che la variante produrrà scarso effetto sulla scelta dello spazio vitale.

Complessità: LU, NW, GLP (PVL), SPS (PSS) e SES criticano la complessità della variante.

Accettazione: NW e SPS (PSS) vedono svantaggi nella mancanza di accettazione presso il pubblico. Per BE e SVI la grande sfida sta nel fatto che il mobility pricing viene introdotto anche in territori in cui soggettivamente e oggettivamente i problemi di capacità o ambientali sono ridotti o addirittura assenti. Secondo BE, LITRA, SGB (USS), SES, espace.mobilité e IG DHS (CI CDS) questo potrebbe ripercuotersi negativamente anche sul consenso politico. Di conseguenza, anche per un criterio di giustizia e la reale entità del problema, nelle aree in cui le difficoltà sono ridotte, i prezzi (almeno nella fase iniziale) dovrebbero essere fissati in modo tale che l'onere finanziario non aumenti ovvero scenda al di fuori delle ore di punta.

Protezione dati e trasparenza: NW, SPS (PSS), swisscleantech e SEV evidenziano la possibile mancanza di trasparenza relativa ai costi di viaggio e alla protezione dati.

Incidenza ambientale: per Pro Velo, VCS (ATA) e WWF l'inconveniente maggiore di questa variante è la scarsa incidenza a livello ambientale.

Split (o ripartizione) modale: Pro Velo, VCS (ATA) e WWF lamentano l'assenza di incidenza a livello di ripartizione modale.

Volume di traffico: Pro Velo, VCS (ATA) e WWF deplora una mancata riduzione del traffico. La Città di Losanna teme che un traffico più scorrevole generi più mobilità, SWISSCOFEL, che il road pricing trasferisca il problema del traffico in territori esterni alle città.

Politica sociale: Pro Velo, VCS (ATA) e WWF vedono penalizzate le fasce più povere della popolazione. Per swisscleantech occorre analizzare esattamente la redistribuzione.

Turismo del pieno: Pro Velo, VCS (ATA) e WWF rilevano rischi legati al turismo del pieno.

Rapporto costi/benefici: ZH vede un cattivo rapporto costi/benefici, NW un elevato onere amministrativo in caso di violazioni.

Rumore: la Città di Losanna teme un aumento delle emissioni acustiche, soprattutto nelle prime ore del mattino, il che potrebbe pregiudicare la qualità della vita nelle zone interessate.

Variante «TP linea»

GR menziona più volte il fatto che occorre considerare in particolare la gestione dei picchi turistici (cfr. domanda 8 Turismo), per cui viene richiesto un diverso approccio rispetto alle grandi concentrazioni

quotidiane nel traffico d'agglomerato o fra le città. Occorre accertare che in futuro anche il traffico turistico o quello legato al tempo libero restino pagabili e accessibili. Con la variante «TP linea» secondo SZ sarebbero riguardate soltanto linee con treni fortemente frequentati, si otterrebbe una regolazione senza creare un pregiudizio generale alla mobilità né grandi svantaggi per tutti. VCS (ATA) considera un'offerta limitata nel tempo (es. biglietto da 4 ore per l'intera rete) come alternativa al pricing per linea.

Variante «TP zona»

NW giudica particolarmente vantaggioso l'orientamento di questa variante, peraltro di facile attuazione, verso zone attualmente caratterizzate da problemi di traffico. Considera tuttavia come una sfida la delimitazione delle zone e le ridistribuzioni a livello di politica regionale e strutturale. Per OW questa variante è quella che offre le migliori garanzie di elevata efficacia. SO giudica positivamente il fatto che gli effetti si possano limitare a determinate aree in cui un controllo sia auspicabile e abbia possibilità di essere efficace. Il punto debole di questa variante (come del resto anche di altre) secondo SO è che tutti gli spostamenti all'interno della relativa zona sono caratterizzati da prezzi elevati. Spesso esistono riserve di capacità proprio nella direzione opposta a quella critica. I prezzi maggiorati riducono l'auspicato aumento della domanda. Inoltre durante le ore di punta si svolge la maggior parte dei trasporti di studenti finanziati dal Cantone. Se anche l'utilizzo dei mezzi pubblici per i trasporti di studenti rincarà, gran parte dei costi aggiuntivi dovrebbe essere sostenuta dal settore pubblico.

Variante «TP rete»

AR apprezza la variante «TP rete» per l'accesso semplice a tutto il sistema di trasporto pubblico da parte dell'utenza e in una contabilizzazione altrettanto semplice. Dal punto di vista gestionale AR si aspetta la possibilità di sfruttare meglio e in modo più equilibrato l'offerta dei mezzi pubblici e di ovviare alla carenza di posti nelle ore di punta. LU nota un'impennata dei costi per i pendolari con AG e per quelli che non hanno possibilità di scegliere altre fasce orarie, quindi prevede una grande resistenza. Inoltre, secondo LU, il traffico ciclistico e quello merci su rotaia sono totalmente esclusi e mancano prese di posizione chiare sul finanziamento del sistema dei trasporti. Per SG in questa variante deve essere sottolineata la possibile differenziazione a livello locale, temporale e qualitativo. Essa consente ad esempio di snellire diversi tipi di traffico (lavoro, tempo libero) e di fissare diverse tariffe per il traffico a lunga distanza e regionale (diversa qualità). UFS ritiene vantaggiosa la migliore distribuzione del volume di traffico, mentre segnala l'inconveniente dei prezzi notevolmente più elevati per gli utenti molto assidui. Swisscleantech evidenzia tra i pregi la minore scarsità di posti a sedere nelle ore di punta, l'aumento della qualità di viaggio per i pendolari, il superiore comfort di utilizzo grazie ai sistemi CICO/WIWO/BIBO per tutti gli utenti del trasporto pubblico, le offerte più ampie e di qualità diversificate; mentre gli svantaggi risiederebbero nello scarso consenso politico, nella sostituzione di popolari abbonamenti forfettari e nelle sfide legate alla protezione dei dati. Per la Posta è importante che un nuovo sistema non penalizzi eccessivamente gli attuali utenti AG ovvero sia i pendolari.

La Città di Losanna individua i benefici del mobility pricing per il trasporto pubblico in una migliore distribuzione della domanda nel corso della giornata e in una migliore qualità dei servizi negli agglomerati urbani: un riequilibrio durante la giornata garantisce maggiore comodità e aumenterebbe l'attrattiva del servizio. Per USIC anche per il traffico su rotaia si devono prevedere strutture tariffarie diversificate. Ma poiché questo è già oggi ampiamente realtà, l'attuazione tecnica sarà semplificata dall'elevato consenso presso la popolazione. Sono già disponibili anche sistemi di pagamento unitari (es. AG, supplementi zonal). USIC considera invece un difetto il calcolo delle grandezze di riferimento per quanto riguarda la domanda di mobilità e il prezzo, nonché il passaggio al «pay as you use». Pro Bahn ritiene che il maggiore svantaggio del sistema proposto colpirà finanziariamente di più lavoratori pendolari e studenti senza peraltro intaccare i picchi mattutini e serali. Il mobility pricing non risolve i problemi descritti, secondo Pro Bahn, ma penalizza tutti coloro che devono recarsi al lavoro e a scuola o all'università. L'approccio da adottare dovrebbe essere molto più ampio. Inoltre occorrerebbe analizzare con maggiore esattezza se non potrebbe essere piuttosto l'andamento demografico, con un saldo negativo di chi entra nel mondo del lavoro rispetto a chi va in pensione, a produrre una riduzione dei picchi mattutini e serali. VöV (UTP) ritiene che lo svantaggio sia la struttura dei prezzi, poiché occorre considerare numerosissimi fattori per arrivare a una struttura tariffaria gradita a livello diffuso e socialmente giusta. Un mobility pricing troppo forte per il trasporto pubblico e una struttura tariffaria

complicata potrebbero rappresentare un ostacolo per l'utilizzo dei mezzi pubblici e quindi vanificare certi sviluppi positivi.

Domanda 8 Quali le sfide / i rischi di una possibile introduzione del mobility pricing? Quali gli aspetti da considerare particolarmente?

Data la domanda aperta, i partecipanti hanno affrontato numerosi e diversi aspetti relativi al mobility pricing, dando luogo a un mix di richieste e definizioni di sfide. Di seguito una selezione dei punti più importanti e maggiormente citati, tra i molteplici argomenti toccati.

Scarsa accettazione

L'introduzione del mobility pricing presuppone una modifica costituzionale e quindi livelli di gradimento sufficienti nella popolazione. Fra i 28 partecipanti all'indagine che si esprimono su questo punto, alcuni ritengono sia particolarmente ambizioso ottenere il consenso a livello politico e sociale¹¹⁷, altri rimandano a contesti diversi, altri ancora lasciano intendere che sarà comunque una sfida avere l'appoggio della popolazione¹¹⁸.

Problema non avvertito

Sempre in relazione al gradimento, in alcuni casi isolati dalle dichiarazioni dei partecipanti emerge che il problema non viene avvertito come tale. Nel complesso 6 soggetti ritengono che il problema non sia tanto pressante da indurre la popolazione ad accettare il mobility pricing (FR, OW, FDP (PLR), STV (FST), VöV (UTP)) o da imporre un cambiamento dei comportamenti personali (RZU).

Problematica federalismo / diversi livelli statuali

Singoli partecipanti osservano che

- emergono sfide per effetto delle diverse competenze di Confederazione, Cantoni e Comuni (NE, NW, USIC, Auto-Schweiz (auto-suisse)),
- l'attuazione deve rispettare la struttura federalistica dello stato (BPUK (DCPA), KöV (CTP)) e il mobility pricing non deve portare a un trasferimento di sovranità (SH),
- il mobility pricing rappresenta un progetto composito che, in un futuro approfondimento, deve coinvolgere Cantoni e Comuni (BL, SO) (cfr. anche sezione «Fasi successive e coinvolgimento dei gruppi di interesse» alla domanda 11).

Le maggiori perplessità e rivendicazioni sono collegate alla distribuzione degli introiti. 9 Cantoni (BE, FR, GR, OW, SH, TG, TI, VD, ZH), SSV (UCS) e Città di Losanna chiedono ad esempio una partecipazione agli introiti dal mobility pricing ovvero che la situazione finanziaria non peggiori rispetto al sistema attuale. Altri operatori chiedono perlomeno che vi sia informazione sulla futura distribuzione degli introiti o svolgono considerazioni sulla possibile configurazione (AG, AR, FR, FDP (PLR)). Economiesuisse, SGV (USAM) e TCS menzionano il potenziale di conflitto insito nella compensazione delle tasse cantonali. Per RZU occorre accertare che gli attuali compiti e competenze sovrani di Confederazione, Cantoni e Comuni vengano rispettati in sede di distribuzione dei fondi e che gli importi riscossi negli agglomerati restino effettivamente sul territorio per realizzazione, manutenzione ed esercizio di infrastrutture di trasporto.

Scarsa flessibilità per evitare le ore di punta

26 pareri¹¹⁹ menzionano il fatto che numerose persone, a causa di diverse restrizioni (es. orari di lavoro e scolastici fissi, situazioni familiari, nessun posto di lavoro alternativo), non hanno alcuna possibilità di evitare le ore di punta. 7 soggetti osservano anche che determinati trasporti (es. trasporto

¹¹⁷ AR, BS, FR, GE, GL, NW, OW, SG, SH, UR, ZH, BDP (PBD), SPS (PSS), SSV (UCS), economiesuisse, SGB (USS), IGöV (CITraP), LITRA, Pro Velo, VCS (ATA), SES, SEV, SWISSCOFEL, USIC, WWF, RZU, SBB (FFS), Città di Losanna

¹¹⁸ AG, BE, GR, TG, VD, ZG, FDP (PLR), VöV (UTP), asut, EV (UP), FRC, swisscleantech, UFS

¹¹⁹ NE, OW, SO, TG, VS, CVP (PPD), EVP (PEV), FDP (PLR), GLP (PVL), SPS (PSS), SBV (USC), SGB (USS), STV (FST), Travail.Suisse, ACS, strasseschweiz (FRS), asut, Auto-Schweiz (auto-suisse), CCIG, FRC, ParkingSwiss, SES, SEV, SWISSCOFEL, VFAS, Città di Losanna

commerciale, merci, postale, prodotti freschi) devono necessariamente essere effettuati nelle ore di punta (SO, SBV (USC), SGV (USAM), CCIG, espace.mobilité, IG DHS (CI CDS), Posta).

Effetto distributivo / Giustizia a livello di politica regionale

I partecipanti all'indagine conoscitiva giudicano la redistribuzione politico-regionale un tema importante e considerano una sfida il fatto che nessuna regione venga svantaggiata. Mentre 20 partecipanti¹²⁰ temono che le regioni marginali e/o di montagna possano essere fra i perdenti dell'iniziativa, CCIG e Città di Losanna vedono il rischio di svantaggio per gli agglomerati. VS, FDP (PLR), SPS (PSS), SES e swisscleantech menzionano la sfida generale di un'organizzazione equilibrata dal punto di vista della politica regionale (senza esprimere specifici timori per determinate regioni).

Effetto distributivo / Giustizia a livello di politica sociale

Secondo i partecipanti esiste inoltre una grande sfida anche in termini di redistribuzione e giustizia a livello socio-politico. Effetto distributivo, giustizia distributiva e simili sono stati argomento di complessivi 35 pareri¹²¹. Diversi chiedono esplicitamente che il trasporto pubblico (GPS (PES), VöV (UTP), Posta, SBB (FFS)) ovvero la mobilità (GR, NW, TG, economiesuisse, SGB (USS)) in futuro restino alla portata di tutti (cfr. anche domanda 2 Principi di base).

Efficacia incerta

10 partecipanti (in particolare quelli che in linea di principio si oppongono all'introduzione)¹²² dubitano della reale incisività di un mobility pricing – fra l'altro anche a causa delle restrizioni di cui sopra (es. orari di lavoro e scolastici fissi, situazioni familiari, nessun posto di lavoro alternativo) – o temono che l'impatto venga sopravvalutato (SPS (PSS), economiesuisse). Anche LITRA si chiede in via generale se sia possibile effettivamente modificare le abitudini con lo strumento del prezzo. AG e ZH citano le esperienze finora raccolte con le differenziazioni di prezzo a livello temporale (es. «pass 9 ore»), che hanno avuto effetto limitato. Qualora le condizioni quadro (es. orari di lavoro) non cambino in alcun modo, anche SZ è scettico sullo snellimento del traffico negli orari di punta. SES osserva che vi saranno sempre congestionamenti periodici, in quanto ogni giorno non tutti gli spostamenti possono essere anticipati o posticipati a piacere.

Incoerenze fra configurazione socio-politica ed effetto auspicato

5 Cantoni (AG, LU, OW, SO, TG) ed economiesuisse, SGB (USS), SGV (USAM), LITRA e VCS (ATA) vedono una sfida nel conflitto fra gli obiettivi dell'organizzazione socio-politica (che influisce direttamente sull'accettazione) e l'effetto regolatore del mobility pricing. A titolo rappresentativo di seguito un estratto dal parere di SO: «Per essere efficace il mobility pricing richiede necessariamente differenziazioni tariffarie a livello temporale, il che può determinare ingiustizie sociali. Qualora queste vengano organizzate secondo criteri "sociali", l'effetto del mobility pricing potrebbe perdersi». Asut individua una problematica analoga: «Le necessarie deroghe per gruppi particolarmente svantaggiati mineranno l'effetto desiderato».

Oneri di riscossione

32 partecipanti¹²³ individuano grandi sfide negli oneri di introduzione, esercizio e/o controllo (in particolare anche con riferimento ai costi di sistema). ACS, ASTAG, strasseschweiz (FRS), Auto-Schweiz (auto-suisse), ParkingSwiss («Se la Svizzera dovesse scegliere una via individuale, dovrà assumere

¹²⁰ AR, GL, GR, JU, OW, SH, SO, TG, BDP (PBD), CVP (PPD), SPS (PSS), SVP (UDC), Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), SAB, hotelleriesuisse, ACS, strasseschweiz (FRS), AG Berggebiete, Auto-Schweiz (auto-suisse), ParkingSwiss

¹²¹ GR, JU, NW, SH, SO, TG, VD, VS, BDP (PPD), EVP (PEV), FDP (PLR), GLP (PVL), GPS (PES), SPS (PSS), SAB, economiesuisse, hotelleriesuisse, SGB (USS), SGV (USAM), Travail.Suisse, ACS, IGöV (CI-TraP), Pro Velo, strasseschweiz (FRS), TCS, VCS (ATA), VöV (UTP), AG Berggebiete, Auto-Schweiz (auto-suisse), FRC, SES, SEV, swisscleantech, WWF, Posta, SBB (FFS)

¹²² SVP (UDC), STV (FST), ACS, ASTAG, strasseschweiz (FRS), Auto-Schweiz (auto-suisse), FER, FRC, ParkingSwiss, VTL

¹²³ AG, GE, GR, JU, LU, NW, OW, SO, TG, ZG, BDP (PPD), EVP (PEV), FDP (PLR), GLP (PVL), GPS (PES), SAB, SSV (UCS), SBV (USC), SGV (USAM), ACS, ASTAG, Pro Velo, strasseschweiz (FRS), VCS (ATA), AG Berggebiete, Auto-Schweiz (auto-suisse), CCIG, EV (UP), ParkingSwiss, SWISSCOFEL, UFS, WWF

su di sé tutti i costi di sviluppo e i rischi») e bauenschweiz (costruionesvizzera) («La Svizzera non dovrebbe compiere un balzo in avanti con una (costosa) soluzione individuale») ricordano i rischi connessi alla scelta di un percorso individuale.

Compatibilità / Coordinamento internazionale / Utenti occasionali

In relazione al sistema di rilevamento, 15 partecipanti¹²⁴ osservano che questo deve essere compatibile con le soluzioni scelte all'estero. In direzione simile vanno le richieste ovvero le indicazioni di possibili sfide relative al coordinamento internazionale (GE, ZG, asut, SVI, USIC) e al coinvolgimento di utenti esterni / occasionali per i quali si dovrebbe prevedere un'integrazione semplice nel sistema (BL, BS, JU, SH, SAB, SSV (UCS), AG Berggebiete, espace.mobilité, IG DHS (CI CDS)).

Accesso ai sistemi di trasporto

Per SZ, ZG, BPUK (DCPA), KöV (CTP), VöV (UTP) und SBB (FFS) occorre garantire facilità di accesso e fruibilità del sistema di trasporto ovvero del trasporto pubblico anche in presenza di un mobility pricing. BS e SSV (UCS) auspicano che anche con il mobility pricing si proponga una comodità paragonabile a quella dell'abbonamento generale per il massimo numero di utenti possibile.

Abbonamenti generali / Metà prezzo / Abbonamenti di comunità

10 partecipanti all'indagine conoscitiva richiedono esplicitamente che gli abbonamenti forfettari non vengano abrogati (JU, SO, SAB, SGB (USS), STV (FST), IGöV (CITraP), Pro Bahn, VöV (UTP), AG Berggebiet, SEV), altri 4 si esprimono altrimenti in modo positivo sugli abbonamenti o sulle fatturazioni forfettarie (SZ, CVP (PPD), FRC, USIC). 3 operatori osservano che le attuali tariffe forfettarie non sono compatibili con un mobility pricing (GLP (PVL), economiesuisse, Auto-Schweiz (auto-suisse)) (cfr. domanda 2 Principi base).

Protezione dei dati

La sfida e l'importanza della protezione dei dati vengono menzionate in 22 pareri¹²⁵. In termini di protezione dei dati, CI Motards ritiene che il mobility pricing rappresenti un'inaccettabile ingerenza nella sfera privata.

Trasparenza

In relazione a un possibile sistema di mobility pricing, 21 partecipanti all'indagine conoscitiva¹²⁶ hanno osservato che i costi per l'utente devono essere trasparenti e quindi pianificabili oppure, in generale, che il sistema deve essere organizzato in maniera trasparente. Per SGB (USS) sussiste il rischio che determinati utenti dei trasporti pubblici ben presto non siano in grado di gestire un sistema tariffario con prezzi differenziati a livello locale, temporale e qualitativo. ACS, strasseschweiz (FRS) e ParkingSwiss ritengono che non sarà possibile garantire sufficiente trasparenza e il risultato sarà un sistema di tariffazione difficilmente comprensibile per i singoli utenti.

Trasferimenti TMP/TP

In 29 pareri¹²⁷ vengono menzionate le possibili modifiche a livello di ripartizione modale indotte dal mobility pricing. Mentre alcuni temono uno spostamento dal trasporto pubblico alla strada (17)¹²⁸ e/o addirittura auspicano una modifica della ripartizione modale a favore dei trasporti pubblici (SG, TI, UR, VD, SGB (USS)), altri osservano che il coordinamento fra strada e rotaia rappresenta una sfida particolare, poiché entrambe le modalità di trasporto hanno già raggiunto i propri limiti di capacità (AI, GR,

¹²⁴ BE, SPS (PSS), bauenschweiz (costruionesvizzera), economiesuisse, Pro Velo, VAP, VCS (ATA), asut, espace.mobilité, HKBB, IG DHS (CI CDS), USIC, WWF, Città di Losanna

¹²⁵ JU, NW, SO, ZG, BDP (PPD), EVP (PEV), GLP (PVL), SPS (PSS), SAB, SSV (UCS), economiesuisse, TCS, VöV (UTP), AG Berggebiete, asut, espace.mobilité, EV (UP), FRC, IG DHS (CI CDS), swisscleantech, Posta, SBB (FFS)

¹²⁶ AR, BE, GL, LU, NW, SH, UR, VD, ZH, BPUK (DCPA), KöV (CTP), SPS (PSS), economiesuisse, IGöV (CITraP), espace.mobilité, IG DHS (CI CDS), SES, SVI, swisscleantech, Posta, RZU

¹²⁷ Cfr. nota a piè di pagina 128 più AI, BL, GR, OW, SG, TI, UR, VD, ZH, GLP, SGB (USS), RZU

¹²⁸ BE, BS, FR, GR, NE, SG, TI, ZG, BDP (PPD), EVP (PEV), GPS (PES), SPS (PSS), SSV (UCS), LITRA, SES, Posta, SBB (FFS)

OW, ZH, RZU). GLP (PVL) osserva che il trasporto pubblico non deve diventare più costoso del TMP e viceversa. Per BL, al fine di evitare effetti di trasferimento indesiderati, è decisivo che si approfondisca l'aspetto dei costi percepiti.

Attrattiva del territorio

Più partecipanti si chiedono quali saranno o temono gli effetti sull'economia e/o sull'attrattiva del territorio. 14 menzionano questo aspetto a livello nazionale (ZG, BDP (PPD), FDP (PLR), economiesuisse, ASTAG, CCIG, CP, espace.mobilité, EV (UP), HKBB, IG DHS (CI CDS), SRF, Posta, Città di Losanna), 3 (ACS, strasseschweiz (FRS) e ParkingSwiss) temono svantaggi per i centri, GE si sofferma sugli effetti locali. Esistono però anche riscontri che ipotizzano effetti positivi sull'economia (NW, UR, SES).

Turismo

Gli effetti di un mobility pricing sul turismo sono stati argomento di 10 pareri (in parte in relazione alle varianti). AR, GR, SAB, hotelleriesuisse, STV (FST) e la Posta temono che il mobility pricing possa determinare svantaggi alla Svizzera come meta turistica. Diversi soggetti richiedono pertanto che sia introdotta qualche forma di distinzione fra traffico turistico e pendolare (AR, GL, GR, SH, TI, ZH, Posta).

Spostamenti di traffico

8 partecipanti¹²⁹ considerano come una sfida il possibile spostamento di traffico. Poiché quest'ultimo, fra l'altro, dipende anche dalla scelta della variante, la problematica è stata menzionata anche in relazione alla domanda su pregi e difetti delle varianti (cfr. domanda 7).

Domanda 9 Come valutate l'idea di realizzare progetti pilota di mobility pricing?

53 pareri¹³⁰ riportano posizioni generalmente positive sui progetti pilota di mobility pricing, considerati un primo passo. 18 si pronunciano in maniera sostanzialmente critica¹³¹ o si dichiarano del tutto contrari¹³². I restanti 19 pareri¹³³ contengono argomenti positivi e negativi oppure non rispondono alla domanda.

Complessivamente, 22 partecipanti¹³⁴ ritengono i progetti pilota importanti per consolidare il consenso nella popolazione e abbattere pregiudizi e timori esistenti. 16¹³⁵ sono dell'opinione che tali iniziative aiutino a sperimentare il sistema a fini di perfezionamento e ad accertarne quindi la fattibilità tecnica. Un altro gruppo di 13 partecipanti¹³⁶ considera i progetti pilota come strumenti pratici per valutare gli effetti specifici e dimostrare l'utilità concreta del sistema. Per altri sono anche un mezzo per ridurre la complessità dell'introduzione del mobility pricing (economiesuisse) o per creare l'auspicata trasparenza (AI).

¹²⁹ AR, BL, SPS (PSS), Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), espace.mobilité, IG DHS (CI CDS), SES, RWU

¹³⁰ AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, LU, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, BPUK (DCPA), KöV (CTP), BDP (PBD), EVP (PEV), FDP (PLR), GLP (PVL), GPS (PES), SPS (PSS), Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), SSV (UCS), economiesuisse, Travail.Suisse, CFS, IGöV (CITraP), Pro Velo, VAP, VCS (ATA), VöV (UTP), asut, espace.mobilité, FRC, IG DHS (CI CDS), SVI, swisscleantech, UFS, USIC, WWF, Posta, RWU, RZU, SBB (FFS), Città di Losanna

¹³¹ JU, SAB, SBV (USC), AG Berggebiete, EV (UP), SEV

¹³² SVP (UDC), SGV (USAM), ACS, ASTAG, CI Motards, strasseschweiz (FRS), TCS, Auto-Schweiz (auto-suisse), CP, ParkingSwiss, SWISSCOFEL, VFAS

¹³³ BL, NE, NW, VS, CVP (PPD), bauenschweiz (costruozionesvizzera), hotelleriesuisse, SGB (USS), STV (FST), LITRA, Pro Bahn, CCIG, CerclAir, FER, HKBB, SES, SRF, VTL, Mobility Carsharing

¹³⁴ AI, AR, BE, BS, FR, LU, SG, SH, SZ, ZH, BPUK (DCPA), KöV (CTP), Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), SSV (UCS), SGB (USS), Travail.Suisse, IGöV (CITraP), Pro Velo, VCS (ATA), SEV, SVI, WWF

¹³⁵ AR, NW, SG, SH, SZ, UR, ZH, BPUK (DCPA), KöV (CTP), VöV (UTP), asut, espace.mobilité, IG DHS (CI CDS), UFS, USIC, Città di Losanna

¹³⁶ AI, BE, BS, SO, TG, TI, Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), SSV (UCS), Pro Velo, VCS (ATA), SES, SVI, WWF

13 rispondenti¹³⁷ chiedono di concentrare i progetti pilota su agglomerati particolarmente congestionati e di una certa dimensione per avere un quadro rappresentativo del mobility pricing. GE, TI e ZG, la città di Rapperswil-Jona SG e l'area metropolitana di Berna sarebbero favorevoli a un progetto pilota sui loro territori. AG, GR e TG preferiscono approcci specifici: i tre Cantoni auspicherebbero vedere testato uno dei due modelli zona-rete-zona, in quanto confidano che da essi possa derivare la massima utilità.

Per AR, GL, NW, SZ, TG e ZH, oltre che per FDP (PLR), i progetti pilota devono riguardare ugualmente trasporto pubblico e trasporto motorizzato privato. NW e BPUK (DCPA), KöV (CTP), economiesuisse, CFS e VAP auspicano un'attuazione modulare dei progetti pilota. Questi devono essere organizzati in modo tale da poter essere sviluppati e successivamente inseriti con facilità in un sistema globale. Per RZU i progetti pilota invece hanno senso soltanto in connessione con una decisione di principio sull'introduzione del mobility pricing. Secondo l'opinione di 9 partecipanti all'indagine conoscitiva¹³⁸ la Confederazione deve assumere la leadership sui progetti pilota e quanto prima creare le necessarie basi legali per la loro attuazione. BPUK (DCPA), KöV (CTP) e Posta richiedono inoltre che la Confederazione sostenga anche finanziariamente i progetti pilota e quindi crei gli incentivi per parteciparvi.

Per AR, SH e TG i progetti pilota non devono in alcun caso rendere più difficoltoso l'accesso al trasporto pubblico, che invece deve continuare a essere competitivo. 7 partecipanti sottolineano quanto sia importante tenere adeguatamente conto degli effetti negativi, come le distorsioni competitive (espace.mobilité, IG DHS (CI CDS)) o gli spostamenti di traffico (BS, SO, SSV (UCS), SGB (USS)) e la questione della compensazione (NW) nel caso dei progetti pilota limitati a livello spaziale. Per questo motivo per quattro partecipanti¹³⁹ è fondamentale che la durata dei progetti pilota sia limitata. Per BL, JU, SAB e AG Berggebiete la richiesta di opinioni sui progetti pilota in materia di mobility pricing è assolutamente precoce. Prima di questo occorre chiarire ancora questioni fondamentali.

Gli oppositori del mobility pricing¹⁴⁰ considerano i progetti pilota un modo per introdurre il mobility pricing «dalla porta di servizio». Per SVP (UDC) e CP i progetti pilota devono essere necessariamente presentati al Popolo. Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), TCS e altri tre partecipanti all'indagine conoscitiva¹⁴¹ sollevano la questione degli oneri finanziari determinati per forza di cose dai progetti pilota. Dovrebbe essere possibilmente evitata la realizzazione di costose infrastrutture.

Domanda 10 Il piano prevede la (graduale) sostituzione (compensazione) delle tasse esistenti in cambio dell'introduzione di una tassa basata sul chilometraggio. Una tale tassa sarebbe ipotizzabile, eventualmente, anche in aggiunta a quelle esistenti, ma prevedrebbe il rimborso (forfettario, ad es. tramite una riduzione dei premi dell'assicurazione malattie) delle relative entrate. Come giudicate questa idea?

51 partecipanti si pronunciano in parte¹⁴² o completamente¹⁴³ contrari all'introduzione di una tassa basata sul chilometraggio, in aggiunta a quelle esistenti, e al suo successivo rimborso forfettario. Tale tassa di incentivazione comporterebbe vari svantaggi, come un onere amministrativo aggiuntivo, il rincaro della mobilità o lo svuotamento di significato del principio «chi inquina paga». 9 pareri¹⁴⁴ sono a favore dell'introduzione di una tassa di incentivazione. I restanti 30 partecipanti si dividono fra quelli

¹³⁷ AG, AR, TG, BPUK (DCPA), KöV (CTP), SGB (USS) IGöV (CITraP), Pro Velo, VCS (ATA), SES, UFS, WWF, RWU

¹³⁸ AR, BE, GL, OW, ZH, BPUK (DCPA), KöV (CTP), FDP (PLR), SSV (UCS)

¹³⁹ BS, SSV (UCS), espace.mobilité, IG DHS (CI CDS)

¹⁴⁰ SVP (UDC), SGV (USAM), ACS, ASTAG, CI Motards, strasseschweiz (FRS), TCS, Auto-Schweiz (auto-suisse), CP, ParkingSwiss, SWISSCOFEL, VFAS

¹⁴¹ SBV (USC), IGöV (CITraP), SEV

¹⁴² LU, OW, VD, ZG, VöV (UTP), HKBB, USIC, Posta, SBB (FFS)

¹⁴³ AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, SH, SO, SZ, TG, UR, ZH, BDP (PBD), EVP (PEV), FDP (PLR), Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), SAB, SSV (UCS), economiesuisse, SBV (USC), SGV (USAM), ACS, ASTAG, CFS, CI Motards, Pro Bahn, strasseschweiz (FRS), TCS, VAP, AG Berggebiete, Auto-Schweiz (auto-suisse), CP, espace.mobilité, EV (UP), IG DHS (CI CDS), ParkingSwiss, SWISSCOFEL, VFAS, RZU

¹⁴⁴ BE, TI, VS, GLP (PVL), SPS (PSS), Travail.Suisse, SVI, swisscleantech, RWU

le cui risposte alla domanda 10 contengono elementi sia positivi sia negativi¹⁴⁵ e quelli che non forniscono alcuna risposta¹⁴⁶.

Il principale punto critico sollevato da 10 partecipanti¹⁴⁷ è stato l'onere aggiuntivo che si produrrebbe senza ottenere una maggiore utilità. 8¹⁴⁸ sono del parere che il principio «pay as you use» ovvero della tassa basata sul chilometraggio venga minato dall'introduzione di una tassa di incentivazione con successivo rimborso. Secondo l'opinione di 7 partecipanti¹⁴⁹ una tassa di incentivazione aumenta la complessità del sistema di finanziamento. Secondo AR, SH, economiesuisse e USIC tale tassa riduce la trasparenza di tutto il sistema, il che contraddice a sua volta l'obiettivo di rafforzare la veridicità dei costi.

12 rispondenti¹⁵⁰ ritengono che i fondi generati in aggiunta debbano essere impiegati miratamente per potenziamento e manutenzione. Queste entrate devono pertanto essere utilizzate esclusivamente per il settore della mobilità e non distratte per altro scopo. Altri 12¹⁵¹ argomentano che tale tassa di incentivazione rincara ulteriormente la mobilità. Occorre evitare di sovraccaricare gli utenti. Secondo GLP (PVL), espace.mobilité, IG DHS (CI CDS) e SVI l'introduzione di una tassa di incentivazione con successivo rimborso è contraria al divieto di discriminazione. Tale sistema rappresenta un pregiudizio iniquo nei confronti dei cittadini stranieri.

SGV (USAM), ACS, ASTAG, strasseschweiz (FRS), Auto-Schweiz (auto-suisse), ParkingSwiss e VFAS ribadiscono anche alla domanda 10 il rifiuto di tutti i tipi di tasse di incentivazione e obbligatorie. AR, BS e SH ritengono che l'introduzione di una tassa di incentivazione nuocerebbe in generale all'accettazione del mobility pricing. Per NE, GPS (PES), SEV e WWF manca una visione globale. Una decisione può pertanto essere presa soltanto una volta che saranno fornite le necessarie precisazioni. Per FR e SVI l'attuazione pratica di un sistema con tassa di incentivazione rappresenta una sfida. SPS, SGB (USS) e SES ritengono che tale sistema debba essere coordinato con il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Swissscleantech propugna una combinazione fra elementi di incentivazione e di carattere finanziario.

Una tassa di incentivazione con successivo rimborso rappresenta, secondo 6 partecipanti¹⁵², un'immotivata redistribuzione dei finanziamenti. Per SZ, VD e ZG, asut e Posta il rimborso della tassa di incentivazione, tramite riduzione dei premi dell'assicurazione malattia, in questo caso determina una commistione fra tributi sulla mobilità e tematiche estranee. Per evitare tali distorsioni occorre una compensazione all'interno del sistema. Altrimenti, secondo Pro Bahn, la politica risulterebbe esentata dall'affrontare problemi urgenti legati all'esplosione dei costi nel settore sanitario.

Per Travail.Suisse l'introduzione di una tassa di incentivazione con rimborso forfettario sarebbe una buona possibilità di sostegno alle fasce di reddito più basse. Al contrario CP argomenta che tale sistema determina una disparità di trattamento fra diversi strati di popolazione, cioè fra chi abita e lavora nei centri cittadini e chi vive in periferia, ma deve spostarsi quotidianamente in città per lavoro.

Domanda 11 Altre osservazioni?

Critiche sulla tempistica dell'indagine conoscitiva / Coordinamento con altri progetti

A causa di altre discussioni e/o progetti ancora in corso nel settore dei trasporti (es. FOSTRA, «iniziativa della vacca da mungere») 10 partecipanti¹⁵³ giudicano inadeguate le tempistiche dell'indagine conoscitiva e di una discussione sul mobility pricing. SES non critica direttamente le tempistiche

¹⁴⁵ NW, asut

¹⁴⁶ GE, NE, SG, BPUK (DCPA), KöV (CTP), CVP (PPD), GLP (PVL), SVP (UDC), bauenschweiz (costruionesvizzera), hotelleriesuisse, SGB (USS), STV (FST), IGöV (CITraP), LITRA, Pro Velo, VCS (ATA), CCIG, CercIAir, FER, FRC, SES, SEV, SRF, UFS, VTL, WWF, Mobility Carsharing, Città di Losanna

¹⁴⁷ AG, AI, BS, GR, LU, UR, ZG, SSV (UCS), espace.mobilité, IG DHS (CI CDS)

¹⁴⁸ FR, OW, BDP (PBD), economiesuisse, SBV (USC), VöV (UTP), Posta, SBB (FFS)

¹⁴⁹ AR, SH, UR, Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), VöV (UTP), USIC, RZU

¹⁵⁰ BE, JU, SH, SO, SZ, SAB, SGB (USS), Pro Bahn, AG Berggebiete, SWISSCOFEL, USIC, RWU

¹⁵¹ AR, GL, JU, SO, SAB, ACS, CI Motards, strasseschweiz (FRS), TCS, AG Berggebiete, Auto-Schweiz (auto-suisse), ParkingSwiss

¹⁵² SH, ACS, ASTAG, strasseschweiz (FRS), Auto-Schweiz (auto-suisse), ParkingSwiss

¹⁵³ NE, VS, FDP (PLR), SGB (USS), ASTAG, Pro Velo, TCS, VCS (ATA), CP, WWF

dell'indagine, ma ritiene anche che la discussione sul mobility pricing dovrebbe essere coordinata con il FOSTRA e anche con il progetto «Sistema di incentivazione nel settore del clima e dell'energia». Un coordinamento con quest'ultimo viene richiesto anche da BE.

Grado di copertura costi / Sovvenzionamenti trasversali

In vari modi 19 pareri¹⁵⁴ hanno approfondito anche le questioni dei gradi di copertura dei costi del TMP e del TP. Alcuni partecipanti menzionano il basso grado di copertura dei costi del trasporto pubblico (SG, economiesuisse, CFS, VAP, Città di Losanna) ovvero l'elevato grado di copertura della strada (CI Motards, TCS), il che nella maggior parte dei casi si accompagna alla richiesta di una perequazione. 5 partecipanti (LU, ACS, strasseschweiz (FRS), TCS, ParkingSwiss) richiedono un chiarimento su quale grado di copertura dei costi si attenda da quale modalità di trasporto. BPUK (DCPA), KöV (CTP) e HKBB ritengono il mobility pricing una possibilità di decidere, con processi legittimati democraticamente (eventualmente in una seconda fase [HKBB]), se e come il trasporto pubblico debba continuare a godere del sostegno finanziario. Dal punto di vista di SGB (USS), IGöV (CITraP), VCS (ATA) e SEV il trasporto pubblico è un «servizio pubblico» che dovrà continuare a essere sostenuto con i proventi fiscali. JU, SAB e AG Berggebiete auspicano che in futuro vengano evitate le sovvenzioni trasversali tra le modalità di trasporto.

Fasi successive e coinvolgimento dei gruppi di interesse

Un gruppo di 9 partecipanti¹⁵⁵ critica il fatto che l'ulteriore procedura non sia chiara ovvero resti ampiamente in sospeso. GLP (PVL) auspica che in tempi brevi si possano definire ed eseguire le prime fasi di una tabella di marcia. Per ZG la data di introduzione deve essere antecedente al 2030 e occorre iniziare rapidamente i progetti e i test. NW e SVI osservano che per ottenere il consenso di popolazione ed economia è importante definire bene il risultato atteso e la data di realizzazione, in modo da consentire i necessari processi di preparazione. Per SVI, oltre all'aspetto del prezzo assoluto, sono di importanza fondamentale anche l'affidabilità e la prevedibilità del prezzo per l'economia.

Per un futuro approfondimento ovvero una futura attuazione del tema mobility pricing, 10 partecipanti¹⁵⁶ auspicano un coinvolgimento dei vari operatori (es. Cantoni e Comuni, ma anche dell'economia). A fronte della complessità del compito le pure procedure di consultazione potrebbero non essere sufficienti (espace.mobilité, IG DHS (CI CDS)). La Posta auspica anche un coinvolgimento negli ulteriori lavori.

Dichiarazioni quantitative

12 partecipanti¹⁵⁷ lamentano la rinuncia a modelli di calcolo e quantificazioni.

Altre misure

I pareri mostrano chiaramente che i partecipanti all'indagine conoscitiva non considerano il mobility pricing come unica soluzione ovvero considerano altre misure più efficaci per risolvere gli imminenti problemi di traffico. VD osserva ad esempio che il mobility pricing da solo non è abbastanza incisivo, per cui sono necessarie ulteriori misure in abbinamento alla pianificazione territoriale e alla strategia energetica 2050.

a. Misure di supporto

Complessivamente, 53 pareri¹⁵⁸ hanno citato in qualche forma le misure di supporto, come ad esempio orari scolastici e di lavoro flessibili. Alcuni considerano questi interventi come possibili misure au-

¹⁵⁴ LU, SG, ZG, BPUK (DCPA), KöV (CTP), GLP (PVL), economiesuisse, ACS, CFS, CI Motards, strasseschweiz (FRS), TCS, VAP, espace.mobilité, HKBB, IG DHS (CI CDS), ParkingSwiss, SEV, Città di Losanna

¹⁵⁵ AR, BE, LU, SO, UR, ZG, ZH, SVI, USIC

¹⁵⁶ BE, BL, SO, UR, ZG, ZH, CFS, VAP, espace.mobilité, IG DHS (CI CDS)

¹⁵⁷ AG, AR, BL, FR, TG, TI, VS, ZG, ZH, GPS (PES), SSV (UCS), ASTAG

¹⁵⁸ AR, BE, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH, BPUK (DCPA), KöV (CTP), CVP (PPD), EVP (PEV), FDP (PLR), SPS (PSS), Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), SAB, SSV (UCS), economiesuisse, SGB (USS), STV (FST), Travail.Suisse, IGöV (CITraP), LITRA, Pro Bahn, Pro Velo, TCS, VCS (ATA), VöV (UTP), AG Berggebiete, asut, espace.mobilité, EV (UP), FRC, IG DHS (CI CDS), SES, SRF, swisscleantech, SWISSCOFEL, WWF, Posta, RWU, RZU, SBB (FFS), Città di Losanna

tonome per la soluzione dei problemi di traffico (es. TCS), altri piuttosto come misure di accompagnamento da introdurre ovvero promuovere anche prima di un'adozione del mobility pricing (es. NW). Un altro gruppo richiede almeno un accertamento più approfondito. In particolare i partecipanti hanno menzionato le seguenti operazioni:

- **Home Office / Telelavoro (23)**¹⁵⁹
- **Orari di lavoro flessibili (49)**¹⁶⁰
- **Adeguamento degli orari scolastici (27)**¹⁶¹ (in particolare scuole professionali, scuole universitarie, scuole universitarie professionali e licei)
- **Adeguamento orari di apertura (8)**¹⁶² (negozi, asili ecc.)
- **Promozione del car pooling (11)**¹⁶³ (promozione generica o ad es. tramite «Carpool-Lanes» / parcheggi Pool&Ride)

b. Pianificazione territoriale

Un'ulteriore operazione, menzionata in una forma o nell'altra in un totale di 26 pareri¹⁶⁴, è la pianificazione territoriale. Attraverso questo complesso di misure si punta in particolare a ottenere che luoghi di residenza e posti di lavoro in futuro siano più vicini. 8 partecipanti¹⁶⁵ auspicano esplicitamente una maggiore dislocazione di posti di lavoro in territori decentrati ovvero uno sviluppo insediativo decentrato (JU, SAB, AG Berggebiete).

c. Allentamento delle restrizioni per il traffico merci

Per 5 partecipanti (SGV (USAM), ASTAG, CFS, VAP, SWISSCOFEL) un allentamento del divieto di circolazione notturna sarebbe un contributo idoneo a snellire il traffico nelle ore di punta. Espace.mobilité, IG DHS (CI CDS) e SRF sono di opinione analoga, ma parlano più generalmente di una flessibilizzazione degli «orari di trasporto e di consegna». Una riduzione degli orari di blocco delle consegne nei centri abitati è auspicata anche da CFS.

d. Potenziamento infrastruttura stradale

Questa misura viene richiesta in particolare da 11 partecipanti¹⁶⁶ critici o contrari al mobility pricing. Ma anche fra i sostenitori o perlomeno chi non respinge completamente il mobility pricing vi sono 10 soggetti¹⁶⁷ che auspicano un potenziamento (puntuale) dell'infrastruttura stradale.

e. Potenziamento del trasporto pubblico

17 partecipanti¹⁶⁸ auspicano un potenziamento e/o un aumento della competitività del trasporto pubblico: fra questi anche una parte di quelli che si pronunciano a favore di un potenziamento dell'infrastruttura stradale (SZ, VD, CVP (PPD), FDP (PLR), TCS, VAP, CCIG, EV (UP), RZU).

¹⁵⁹ FR, JU, NW, SZ, VD, VS, ZG, EVP (PEV), SPS (PSS), Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), SAB, SSV (UCS), SGB (USS), Travail.Suisse, Pro Bahn, Pro Velo, TCS, VCS (ATA), AG Berggebiete, FRC, SES, swisscleantech, WWF

¹⁶⁰ AR, BE, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, VD, VS, ZG, ZH, BPUK (DCPA), KöV (CTP), EVP (PEV), SPS (PSS), Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), SAB, SSV (UCS), economiesuisse, SGB (USS), STV (FST), Travail.Suisse, IGöV (CITraP), LITRA, Pro Bahn, Pro Velo, TCS, VCS (ATA), VöV (UTP), AG Berggebiete, asut, espace.mobilité, EV (UP), FRC, IG DHS (CI CDS), SES, SRF, swisscleantech, SWISSCOFEL, WWF, Posta, RZU, SBB (FFS), Città di Losanna

¹⁶¹ AR, BE, FR, GL, SH, SZ, TG, VD, ZH, BPUK (DCPA), KöV (CTP), EVP (PEV), SPS (PSS), SSV (UCS), economiesuisse, STV (FST), IGöV (CITraP), LITRA, Pro Bahn, VöV (UTP), EV (UP), SES, SRF, swisscleantech, Posta, RZU, Città di Losanna

¹⁶² GR, OW, ZG, ZH, SSV, espace.mobilité, IG DHS (CI CDS), SRF

¹⁶³ NE, OW, TI, VD, ZH, CVP (PPD), Pro Velo, VCS (ATA), WWF, Posta, RWU

¹⁶⁴ NW, OW, SZ, VS, ZG, CVP (PPD), EVP (PEV), GPS (PES), Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), SAB, SSV (UCS), SGB (USS), STV (FST), Travail.Suisse, IGöV (CITraP), Pro Bahn, Pro Velo, VAP, VCS (ATA), FRC, SES, SEV, swisscleantech, WWF, Città di Losanna

¹⁶⁵ AI, VS, CVP (PPD), EVP (PEV), Gemeindeverband (Associazione dei Comuni), Travail.Suisse, Pro Bahn, VAP

¹⁶⁶ SGV (USAM), ACS, ASTAG, strasseschweiz (FRS), TCS, Auto-Schweiz (auto-suisse), CCIG, CP, ParkingSwiss, SWISSCOFEL, VFAS

¹⁶⁷ SZ, VD, CVP (PPD), FDP (PLR), bauenschweiz (costruionesvizzera), VAP, EV (UP), SRF, RZU, Città di Losanna

f. Promozione della mobilità lenta

Anche la promozione della mobilità lenta viene menzionata più volte (12)¹⁶⁹ e postulata come possibile soluzione al problema di traffico.

¹⁶⁸ JU, SZ, VD, CVP (PPD), FDP (PLR), SPS (PSS), SAB, SGB (USS), IGöV (CITraP), TCS, VAP, AG Berggebiete, CCIG, EV (UP), FRC, SES, RZU

¹⁶⁹ BPUK (DCPA), KöV (CTP), EVP (PEV), SSV (UCS), Pro Velo, TCS, VCS (ATA), FRC, SES, swisscleantech, WWF, Posta

3. Allegato 1: Elenco dei pareri pervenuti

Sigla/Abbreviazione	Organizzazione
<i>Cantoni</i>	
AG	Argovia
AI	Appenzello Interno
AR	Appenzello Esterno
BE	Berna
BL	Basilea Campagna
BS	Basilea Città
FR	Friburgo
GE	Ginevra
GL	Glarona
GR	Grigioni
JU	Giura
LU	Lucerna
NE	Neuchâtel
NW	Nidvaldo
OW	Obvaldo
SG	San Gallo
SH	Sciaffusa
SO	Soletta
SZ	Svitto
TG	Turgovia
TI	Ticino
UR	Uri
VD	Vaud
VS	Vallese
ZG	Zugo
ZH	Zurigo
<i>Conferenze cantonali</i>	
BPUK (DCPA)	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente)
KöV (CTP)	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici)

Sigla/Abbreviazione	Organizzazione
<i>Partiti rappresentati in Assemblea federale</i>	
BDP (PBD)	Bürgerlich-Demokratische Partei (Partito borghese democratico)
CVP (PPD)	Christlichdemokratische Volkspartei (Partito popolare democratico)
EVP (PEV)	Evangelische Volkspartei der Schweiz (Partito evangelico svizzero)
FDP (PLR)	FDP. Die Liberalen (PLR. I Liberali)
GLP (PVL)	Grünliberale Partei (Partito Verde Liberale)
GPS (PES)	Grüne Partei der Schweiz (I Verdi - Partito ecologista svizzero)
SPS (PS)	Sozialdemokratische Partei der Schweiz (Partito socialista svizzero)
SVP (UDC)	Schweizerische Volkspartei (Unione Democratica di Centro)
<i>Associazioni mantello di Città, Comuni e regioni di montagna</i>	
Gemeindeverband (Associazione dei Comuni)	Schweizerischer Gemeindeverband (Associazione dei Comuni Svizzeri)
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (Gruppo svizzero per le regioni di montagna)
SSV (UCS)	Schweizerischer Städteverband (Unione delle città svizzere)
<i>Associazioni mantello dell'economia</i>	
bauenschweiz (co- struozionesvizzera)	bauenschweiz (costruozionesvizzera) (Dachorganisation der Schweizer Bauwirtschaft – Organizzazione nazionale della costruzione)
economiesuisse	economiesuisse (Verband der Schweizer Unternehmen – Federazione delle imprese svizzere)
hotelleriesuisse	hotelleriesuisse (Schweizer Hotelier-Verein – Società svizzera degli albergatori)
SBV (USC)	Schweizerischer Bauernverband (Unione svizzera dei contadini)
SGB (USS)	Schweizerischer Gewerkschaftsbund (Unione sindacale svizzera)
SGV (USAM)	Schweizerischer Gewerbeverband (Unione svizzera delle arti e mestieri) (Dachorganisation der Schweizer KMU – Organizzazione mantello delle PMI svizzere)
STV (FST)	Schweizer Tourismus-Verband (Federazione svizzera del turismo)
Travail.Suisse	Travail.Suisse
<i>Associazioni legate al mondo dei trasporti</i>	
ACS	Automobil Club der Schweiz (Automobile Club Svizzero)
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (Associazione svizzera dei trasportatori stradali)
CFS	Cargo Forum Schweiz (Cargo Forum Svizzera)
CI Motards	CI Motards
IGöV (CITraP)	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz (Comunità d'interesse per i trasporti pubblici)

Sigla/Abbreviazione	Organizzazione
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (Servizio d'informazione per i trasporti pubblici)
Pro Bahn	Pro Bahn Schweiz (Pro Bahn Svizzera) (Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs – Rappresentanza degli interessi dei clienti dei mezzi di trasporto pubblici)
Pro Velo	Pro Velo Schweiz (Pro Velo Svizzera) (Nationaler Verband für die Interessen der Velofahrenden – Associazione mantello per la promozione degli interessi dei ciclisti)
strasseschweiz (FRS)	strasseschweiz (Verband des Strassenverkehrs – Federazione stradale svizzera)
TCS	Touring Club Schweiz (Touring Club Svizzero)
VAP	VAP Cargorail
VCS (ATA)	Verkehrs-Club der Schweiz (Associazione Traffico e Ambiente della Svizzera)
VöV (UTP)	Verband öffentlicher Verkehr (Unione dei trasporti pubblici)
<i>Altre unioni, associazioni e organizzazioni</i>	
AG Berggebiete	AG Berggebiete c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung
asut	Schweizerischer Verband der Telekommunikation (Associazione svizzera delle telecomunicazioni)
Auto-Schweiz (auto-suisse)	Auto-Schweiz (auto-suisse) (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure – Associazione degli importatori svizzeri di automobili)
CCIG	Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève
CerclAir	Schweizerische Gesellschaft der Lufthygiene-Fachleute (Società svizzera dei responsabili della protezione dell'aria)
CP	Centre Patronal
espace.mobilité	espace.mobilité (Eine Interessengemeinschaft des Detailhandels – Comunità di interessi del commercio al dettaglio)
EV (UP)	Erdöl-Vereinigung (Unione petrolifera)
FER	Fédération des Entreprises Romandes
FRC	La Fédération Romande des Consommateurs
HKBB	Handelskammer beider Basel
IG DHS (CI CDS)	Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz (Comunità d'interessi del commercio al dettaglio Svizzera)
ParkingSwiss	ParkingSwiss (Schweizer Berufs- und Fachverein des ruhenden Verkehrs – Associazione svizzera sosta e parcheggi)
SES	Schweizerische Energie-Stiftung (Fondazione svizzera dell'energia)
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals (Sindacato del personale dei trasporti)
SRF	Swiss Retail Federation
SVI	Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (Associazione svizzera degli ingegneri ed esperti del traffico)
swisscleantech	swisscleantech (Die Stimme der nachhaltigen und liberalen Wirtschaft – La voce dell'economia sostenibile e liberale)
SWISSCOFEL	SWISSCOFEL

Sigla/Abbreviazione	Organizzazione
	(Verband des Schweizerischen Früchte-, Gemüse- und Kartoffelhandels – Associazione svizzera del commercio di frutta, verdura e patate)
UFS	Umweltfreisinnige St. Gallen (partito politico)
USIC	Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen (Unione Svizzera degli Studi Consulenti di Ingegneria)
VFAS	Verband Freier Autohandel Schweiz (Associazione Indipendente Commercio Automobile Svizzera)
VTL	Verband Thurgauer Landwirtschaft (Federazione agricoltura turgoviese)
WWF	WWF Schweiz (WWF Svizzera)
<i>Altri</i>	
Mobility Carsharing	Mobility Carsharing
Posta	Posta CH SA
RWU	Regionalplanung Winterthur und Umgebung (Pianificazione regionale Winterthur)
RZU	Regionalplanung Zürich und Umgebung (Pianificazione regionale Zurigo)
SBB (FFS)	Schweizerische Bundesbahnen (Ferrovie federali svizzere)
Losanna	Città di Losanna

4. Allegato 2: Questionario dell'indagine conoscitiva

BOZZA Piano strategico Mobility pricing – Questionario

1. **Come giudicate la finalità del mobility pricing, che consiste nel ridurre il traffico a livello intermodale nelle ore di punta e nell'utilizzo più efficiente e bilanciato delle infrastrutture?**
 - a. Ritenete giusta la scelta di quest'obiettivo (vedi punto 2.1)?
 - b. In caso negativo, quale altro scopo dovrebbe prevedere (vedi punto 2.2)?
2. **Come giudicate i sette principi fondamentali in termini di pertinenza e completezza per il mobility pricing (vedi punto 3)?**
3. **Come giudicate la completezza delle matrici morfologiche per:**
 - a. la strada (vedi punto 5.1)?
 - b. la ferrovia (vedi punto 5.3)?
4. **Come giudicate l'impostazione per estensione progressiva (da semplice a complessa) delle soluzioni proposte, relativamente ai due settori:**
 - a. stradale (vedi punto 6.1)?
 - b. ferroviario (vedi punto 6.2)?
5. **Come giudicate le varianti studiate per:**
 - a. la strada (vedi punto 6.1, varianti principali e secondarie)?
 - b. la ferrovia (vedi punto 6.2)?
6. **Quale variante ritenete più appropriata per:**
 - a. la strada?
 - b. la ferrovia?
7. **Quali sono i pregi e i difetti della variante considerata più appropriata (cfr. domanda 6) per il vostro contesto?**
8. **Quali le sfide / i rischi di una possibile introduzione del mobility pricing? Quali gli aspetti da considerare particolarmente?**
9. **Come valutate l'idea di realizzare progetti pilota di mobility pricing?**
10. **Il piano prevede la (graduale) sostituzione (compensazione) delle tasse esistenti in cambio dell'introduzione di una tassa basata sul chilometraggio. Una tale tassa sarebbe ipotizzabile, eventualmente, anche in aggiunta a quelle esistenti, ma prevedrebbe il rimborso (forfettario, ad es. tramite una riduzione dei premi dell'assicurazione malattie) delle relative entrate. Come giudicate questa idea?**
11. **Altre osservazioni?**