



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Ufficio federale delle strade USTRA

19 giugno 2017

Mobility pricing

Rapporto sulla verifica di fattibilità degli esperimenti pilota

P115-0941

INDICE

1.	Incarico	3
2.	Colloqui con i rappresentanti delle regioni interessate.....	3
2.1.	Cantone di Ginevra	3
2.2.	Cantone Ticino	4
2.3.	Cantone di Zugo	4
2.4.	Cantone di San Gallo (città di Rapperswil-Jona)	4
2.5.	Cantone di Berna (regione di Berna)	5
2.6.	Cantone di Neuchâtel	5
2.7.	Conclusioni sui colloqui con i rappresentanti dei territori interessati	5
3.	Colloqui commissioni parlamentari.....	6
3.1.	Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale.....	6
3.2.	Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati	6
4.	Chiarimento del quadro normativo	7
4.1.	Strada.....	7
4.2.	Rotaia.....	7
4.3.	Conclusioni sui chiarimenti del quadro normativo	7
5.	Tappe successive	8
5.1.	Studio d'impatto basato sull'esempio del Cantone di Zugo	9
5.2.	Protezione dei dati	10
5.3.	Tecnologia.....	10
5.4.	Altre attività	10
5.5.	Elaborazione di un rapporto per il Consiglio federale	11
6.	Prospettive su possibili tappe successive.....	11

1. Incarico

Il 29 giugno 2016 il Consiglio federale ha approvato e pubblicato il piano strategico «Mobility pricing», prendendo contestualmente atto del rapporto recante i risultati dell'indagine conoscitiva sulla bozza del piano stesso. L'esecutivo ha inoltre incaricato il Dipartimento dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di esaminare, d'intesa con le commissioni parlamentari competenti e i rappresentanti delle regioni interessate, la fattibilità di esperimenti pilota¹, di chiarire il quadro normativo e di riferire entro fine giugno 2017.

2. Colloqui con i rappresentanti delle regioni interessate

Nel corso dell'indagine conoscitiva riguardante la bozza del piano strategico, cinque Cantoni hanno manifestato il proprio interesse a condurre un esperimento pilota nel territorio di propria competenza (GE, TI, ZG, SG [città di Rapperswil-Jona] e BE [regione di Berna]), cui si è aggiunto, in occasione della Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP) del 23 settembre 2016, il Cantone di Neuchâtel (NE).

Con lettera congiunta del 10 ottobre 2016, l'Ufficio federale delle strade (USTRA) e l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) hanno invitato le Cancellerie di Stato dei suddetti Cantoni a presentare le proprie idee di progetto, con l'obiettivo di discuterle direttamente con i loro rappresentanti.

Ne sono seguiti diversi scambi con i Cantoni i cui risultati sono riassunti di seguito.

2.1. Cantone di Ginevra

Osservando come negli ultimi anni la domanda di mobilità nel proprio territorio sia fortemente aumentata per effetto del dinamico sviluppo della regione (dal 2005 la circolazione stradale è cresciuta del 25%, con un'impennata del 50% per i trasporti pubblici), in una nota datata 16 novembre 2016 il Consiglio di Stato di Ginevra giudica che i miglioramenti previsti al sistema dei trasporti siano insufficienti per gestire la domanda futura. Per questo condivide l'obiettivo del Consiglio federale di decongestionare il traffico nelle ore di punta e di sfruttare in maniera più equilibrata le infrastrutture di trasporto, auspicando tuttavia che il mobility pricing possa essere utilizzato anche come strumento aggiuntivo di finanziamento.

Un colloquio con i rappresentanti del Cantone a dicembre 2016 ha inoltre evidenziato che al momento Ginevra preferirebbe un sistema di road pricing², mentre l'ipotesi di aumenti tariffari dei trasporti pubblici nelle ore di punta non è realistica, considerate le attuali condizioni politiche.

L'interesse per il road pricing è desumibile per un verso dall'iniziativa presentata dal Cantone di Ginevra «Realizzare esperienze pilota concernenti i pedaggi urbani»³ e per un altro dal credito assegnato dal Gran Consiglio, pari a 250 000 franchi, per un programma di studi volto a verificare opportunità e fattibilità di un sistema di pedaggio urbano (road pricing). La relazione finale sul «Programme d'études sur le péage urbain», in cui l'USTRA è rappresentato a livello di gruppo di accompagnamento, dovrebbe essere presentata al Consiglio di Stato durante il secondo trimestre 2018.

Le posizioni del Cantone di Ginevra su come utilizzare gli incentivi di prezzo per risolvere i problemi di traffico coincidono solo in parte con i principi generali e gli obiettivi esposti dal Consiglio federale nel piano strategico «Mobility pricing». Inoltre, data la priorità attribuita ai lavori sul «Programme d'études sur le péage urbain», i tempi non paiono maturi per realizzare un progetto pilota di mobility pricing sul territorio. Ciononostante, Ginevra ha mostrato un'apertura verso un'estensione dello studio al settore dei trasporti pubblici.

¹ Salvo diversamente specificato, ai fini del presente rapporto per «esperimenti pilota» si intendono test delimitati regionalmente e vincolanti per tutti gli utenti dei mezzi di trasporto del territorio interessato.

² Tassa commisurata all'uso per il traffico motorizzato individuale allo scopo di influenzare la domanda di mobilità.

³ Tramite decisione del 21 marzo 2017 con 22 voti a 1, la CTT-N richiede al proprio Consiglio di non dare seguito all'iniziativa cantonale «Realizzare esperienze pilota concernenti i pedaggi urbani» (15.322).

2.2. Cantone Ticino

Il Cantone Ticino riferisce di aver registrato negli ultimi anni un incremento di traffico annuo medio di circa il 2-3% e dell'1%, rispettivamente su autostrade e strade cantonali. Notevole è stato quello legato ai frontalieri, passati da 26 500 unità nel 1999 a 65 500 nel 2015, e che determina situazioni di criticità nelle ore di punta, in particolare al mattino in direzione nord e la sera in direzione sud.

Nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla bozza del piano strategico «Mobility pricing» di settembre 2015, il Cantone Ticino ha affermato di poter prendere in considerazione unicamente un progetto pilota di road pricing. Questa posizione, ribadita all'USTRA dal Dipartimento del territorio con lettera del 18 novembre 2016, è stata motivata principalmente col fatto che in passato i prezzi dei trasporti pubblici sono aumentati maggiormente rispetto a quelli del traffico motorizzato privato (TMP).

In occasione del colloquio dello scorso 1° dicembre con USTRA e UFT, i rappresentanti del Cantone hanno confermato le dichiarazioni scritte, precisando di voler privilegiare il cordon pricing⁴; non essendo tuttavia sufficientemente concrete le idee su dove realizzare un progetto pilota di road pricing, non se ne è ancora discusso con i Comuni. I rappresentanti cantonali hanno inoltre dichiarato che in determinate circostanze è ipotizzabile una differenziazione delle tariffe per i mezzi pubblici, ma unicamente verso il basso, vale a dire con tariffe inferiori nelle ore di morbida e mantenimento di quelle attuali nelle ore di punta.

Le opinioni del Cantone sull'impiego di incentivi volti a risolvere i problemi del traffico sono in contrasto, in particolare per via dell'esclusivo interesse a un esperimento pilota di road pricing, con i principi e gli obiettivi definiti dal Consiglio federale nel predetto piano strategico. Da qui l'impossibilità di realizzare per il momento un progetto simile con il Ticino.

2.3. Cantone di Zugo

Il Cantone di Zugo afferma di trovarsi di fronte a crescenti problemi di traffico, in particolare durante le ore di punta, non da ultimo per l'elevato numero di posti di lavoro presenti sul territorio (103 270) rispetto alla popolazione residente (122 134), per cui i pendolari in ingresso (35 400) superano di gran lunga quelli in uscita (17 700). Il Cantone ritiene che per risolvere tali disagi sia necessario «privilegiare l'efficienza e il potenziamento delle infrastrutture esistenti, prima di realizzare nuove arterie di grande portata».

Per quanto concerne un eventuale esperimento pilota, il 7 novembre 2016 la Divisione delle costruzioni di Zugo ha comunicato per iscritto all'USTRA che il Cantone non è attualmente in grado di presentare idee concrete, ma ritiene di poter continuare a vagliarne la fattibilità insieme alla Confederazione. Un colloquio con i rappresentanti cantonali a inizio dicembre 2016 ha confermato che Zugo giudica attualmente prematuro un esperimento pilota, ma condivide i principi fondamentali e gli obiettivi del Consiglio federale in termini di mobility pricing ed è interessato a collaborare a un'elaborazione teorica e successiva realizzazione. Il 20 dicembre 2016 il Cantone ha pertanto presentato un'idea per approfondire la questione: il confronto fra diversi approcci - «cementificazione»⁵, «regolazione e controllo»⁶, «mobility pricing» - in termini di rapporto costi/benefici.

Nel corso di colloqui fra USTRA, UFT e rappresentanti cantonali sono state definite le fasi successive, con la decisione di analizzare gli effetti del mobility pricing sull'esperienza di Zugo (cfr. sezione 5.1). Questa collaborazione con la Confederazione è fissata in una dichiarazione di intenti approvata dal Consiglio di governo cantonale il 2 maggio 2017.

2.4. Cantone di San Gallo (città di Rapperswil-Jona)

Il Cantone di San Gallo ha comunicato telefonicamente all'USTRA in data 26 gennaio 2017 che la città di Rapperswil-Jona, indicata dallo stesso ente territoriale come regione interessata, aveva ritirato nello stesso mese la propria candidatura per un progetto pilota.

⁴ Il tributo viene applicato all'ingresso nell'area a traffico limitato o all'uscita dalla stessa. Gli spostamenti all'interno sono gratuiti.

⁵ Nella proposta del Cantone di Zugo «cementificazione» identifica il potenziamento di strada e rotaia in base alle esigenze delle ore di punta.

⁶ Con «regolazione e controllo» si intende, fra l'altro, un sistema composto da un anello esterno e uno interno (intorno alla città di Zugo) per la regolazione e il controllo del traffico motorizzato privato, privilegiando il trasporto pubblico.

Secondo una delibera del Consiglio comunale datata 23 gennaio 2017, la partecipazione all'esperimento pilota al momento attuale non appare politicamente opportuna, data la priorità del progetto «Mobilitätszukunft»⁷ (Mobilità futura) che vede amministrazione e popolazione impegnate nella ricerca di idee per una migliore situazione del traffico in città. La delibera giudica peraltro l'orientamento del piano del Consiglio federale sostanzialmente come trasparente e corretto.

Attualmente il Cantone di San Gallo ovvero la città di Rapperswil-Jona non sono pertanto disponibili per un esperimento pilota.

2.5. Cantone di Berna (regione di Berna)

Il 26 gennaio 2017 la Direzione delle costruzioni, dei trasporti e dell'energia del Cantone di Berna ha comunicato per iscritto a USTRA e UFT di non essere interessata a un esperimento pilota intermodale di mobility pricing, orientamento che peraltro rispecchia quanto espresso dal Gran Consiglio bernese a novembre 2016 (mozioni 144-2016 Riem e 183-2016 Alberucci).

Il Consiglio di Stato ritiene mobility e road pricing «sistemi di politica dei trasporti meritevoli di approfondimento» e «promettenti alternative all'ulteriore potenziamento delle infrastrutture», ma spiega la contrarietà al progetto col fatto che, a differenza del collaudato road pricing, il mobility pricing deve ancora risolvere tutta una serie di questioni organizzative legate all'inclusione dei trasporti pubblici. Si menziona, ad esempio, la mancanza di un chiaro approccio per la gestione degli abbonamenti, fra cui quello generale.

Nonostante l'atteggiamento contrario verso un progetto pilota di mobility pricing nel Cantone di Berna, viene auspicato comunque un approfondimento della tematica sotto la «guida decisa della Confederazione», in particolare «considerando il calo del gettito dell'odierna fiscalità e l'aumento dei problemi di capacità».

2.6. Cantone di Neuchâtel

Il Consiglio di Stato del Cantone di Neuchâtel ha comunicato per iscritto all'USTRA in data 5 dicembre 2016 che attualmente ritiene prematuro porre mano a un concreto progetto di mobility pricing, pur sottolineando che l'interesse rimane e sussiste la disponibilità per riprendere la discussione in un secondo momento.

Pertanto il Cantone di Neuchâtel non è attualmente disponibile per un tale esperimento.

2.7. Conclusioni sui colloqui con i rappresentanti dei territori interessati

I contatti con i Cantoni hanno evidenziato situazioni diverse: problematiche e disagi presentano un quadro estremamente variegato. Altrettanto diversificati sono di conseguenza gli approcci risolutivi in discussione, anche se nessun ente territoriale esprime idee concrete.

Nonostante gli strumenti di pricing siano considerati praticamente da tutti i Cantoni un interessante elemento per risolvere i problemi di traffico, le idee sull'utilizzo divergono, talvolta in maniera netta, da quelle della Confederazione. Ad esempio, la maggior parte pensa innanzitutto a una formula di road pricing, pur ritenendo che la Confederazione debba approfondire e dare forma concreta alla tematica di un mobility pricing intermodale.

In alcuni Cantoni il dibattito sull'argomento è già in fase avanzata e sono state prese determinate decisioni. Ginevra, ad esempio, ha lanciato il «Programme d'études sur le péage urbain», che dovrebbe concludersi nel primo semestre 2018.

Le riflessioni più mature sul mobility pricing prospettato dal piano strategico si riscontrano nel Cantone di Zugo, che sta adeguando il proprio piano direttore⁸ con la previsione di un progetto globale di trasporto onnicomprensivo di tutte le forme di mobilità. Il traffico delle ore di punta dovrebbe essere snellito con misure di regolazione e controllo, senza tralasciare la verifica di nuove formule come il mobility

⁷ <http://www.mobilitaetszukunft.ch/>

⁸ Prevedibile voto parlamentare: inverno 2017/18.

pricing. Il principio di fondo dell'intermodalità, ritenuto importante dal Consiglio federale, viene quindi totalmente condiviso dal Cantone di Zugo, dove emerge l'interesse per ulteriori approfondimenti.

3. Colloqui commissioni parlamentari

3.1. Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale

Il 21 marzo 2017 la Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale (CTT-N) ha trattato il piano strategico «Mobility pricing» e i possibili progetti pilota.

Sebbene in commissione le opinioni sul mobility pricing fossero divergenti, vi è stata unanimità sul fatto che una valutazione accurata del piano richiede ulteriori approfondimenti. La commissione ha pertanto incaricato l'amministrazione di riferire come dovrebbero essere concretamente organizzati i progetti pilota intermodali, esprimendosi in particolare su rilevamento dei modi di trasporto, orizzonte temporale, perimetro di attuazione, costi di investimento, sistema di finanziamento, neutralità finanziaria, protezione dei dati e costituzionalità. Occorre inoltre spiegare le modalità di svolgimento di esperimenti che coinvolgono soggetti volontari e verificare la possibilità di un percorso a tappe, sfruttando concretamente in tal senso l'opzione venutasi a creare con l'approvazione del progetto FOSTRA di introdurre una tassa sui veicoli elettrici.

La commissione affronterà l'argomento una volta disponibili le informazioni richieste, fornite dall'amministrazione entro luglio 2019.

3.2. Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati

Il 22 giugno 2017 la Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati (CTT-S) ha trattato il piano strategico «Mobility pricing» e i possibili progetti pilota.

La commissione ha preso atto del piano strategico e della procedura a tappe senza incarico supplementare all'amministrazione.

4. Chiarimento del quadro normativo

Un'analisi dettagliata dei requisiti legali per l'attuazione dei progetti pilota richiede dati precisi sull'organizzazione effettiva. In assenza di certezze in tal senso, le considerazioni che seguono si mantengono consapevolmente entro termini di concisione e genericità, riferendosi a esperimenti limitati a livello territoriale ma vincolanti per tutti gli utenti della regione interessata. In caso di esperimento con utenti volontari, che la CTT-N ha proposto di vagliare, i requisiti legali da soddisfare sarebbero meno severi, ma non vi è stata alcuna analisi concreta al riguardo.

4.1. Strada

Secondo la Costituzione federale, l'utilizzo delle strade pubbliche «è esente da tasse» (art. 82 cpv. 3 primo periodo Cost., RS 101), salvo deroga concessa dall'Assemblea federale in singoli casi (art. 82 cpv. 3 secondo periodo), se giustificata da motivi particolari. Finora l'unico caso di applicazione è costituito dalla galleria stradale del Gran San Bernardo (Convenzione del 23 maggio 1958 tra la Confederazione Svizzera e la Repubblica Italiana su la costruzione e l'esercizio d'una galleria stradale sotto il Gran San Bernardo [RS 0.725.151]).

Dato il carattere eccezionale dell'autorizzazione, non è possibile procedere a un'introduzione su ampia scala (a livello di perimetro o rete) basata su questo precedente. Inoltre, il tributo stesso richiede (in aggiunta) un riferimento legislativo adeguato (art. 164 Cost.) per via del principio di legalità.⁹ In sede di elaborazione del testo «Introduzione di un road pricing - Rapporto del Consiglio federale sulla possibile introduzione di pedaggi stradali in Svizzera»¹⁰, l'Ufficio federale di giustizia ha verificato se per un esperimento i requisiti fossero eventualmente meno severi rispetto a quelli di una regolamentazione definitiva. In sostanza tale opzione è consentita dalla prassi corrente del Consiglio federale, secondo cui le regolamentazioni sperimentali volte a elaborare una successiva legislazione definitiva possono essere autorizzate con un'ordinanza temporanea, a condizione che il provvedimento sperimentale non vada a creare situazioni irreversibili. Per analogia, l'Assemblea federale può intervenire a livello costituzionale con una legge federale a tempo determinato, sempre salvo modifiche irreversibili. A seconda del tipo di esperimento, non è da escludere anche un adeguamento del diritto cantonale.

4.2. Rotaia

Ai sensi dell'articolo 15 della legge sul trasporto di viaggiatori (LTV, RS 745.1) la competenza tariffaria spetta alle aziende di trasporto, le quali hanno la facoltà di definire le tariffe anche in modo da attenuare i picchi della domanda e diluire l'utilizzo dei veicoli e dell'infrastruttura, purché i titoli di trasporto alla tariffa ordinaria siano validi indipendentemente dall'orario e dalla categoria del mezzo di trasporto. Proprio perché la competenza tariffaria spetta alle aziende di trasporto, il quadro legislativo non consente di costringere queste ultime a partecipare a un esperimento pilota adeguando le tariffe di conseguenza. Qualora il progetto dovesse riguardare direttamente le tariffe e imporre la partecipazione a tutte le aziende di trasporto all'interno del perimetro, la base normativa dovrebbe essere garantita da una legge federale a tempo determinato, necessaria anche in caso di sovranità tariffaria intatta con obbligo di partecipazione per gli utenti (si potrebbe ipotizzare l'applicazione in ogni caso della tariffa ordinaria, con un sistema tuttavia di sconti o aggravii per i clienti che partecipano volontariamente, in base al comportamento di mobilità).

Per la successiva introduzione definitiva del mobility pricing è opportuna una base giuridica a livello legislativo-formale. Al contrario della strada, non è invece richiesta alcuna modifica costituzionale.

4.3. Conclusioni sui chiarimenti del quadro normativo

Per un progetto pilota con partecipazione obbligatoria da parte di tutti gli interessati è necessaria una legge federale a tempo determinato, soggetta a referendum facoltativo.

⁹ Cfr. ad es. Giovanni Biaggini, BV Kommentar Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, Orell Füssli, 2007, art. 82 n. 8; DTF Ia 39 consid. 2a.

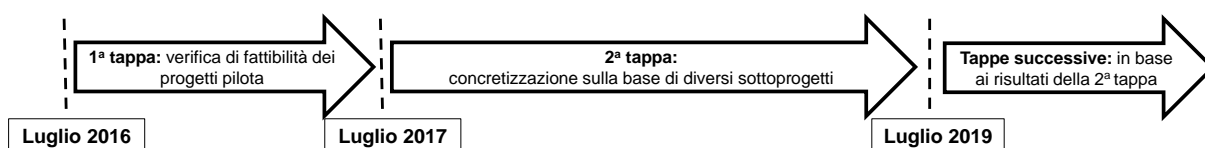
¹⁰ Postulato 04.3619 della CTT del Consiglio nazionale

Una consultazione referendaria contro la legge federale a tempo determinato potrebbe essere equiparata a una votazione di principio nazionale sul mobility pricing, in quanto un voto contrario potrebbe comportare il deperimento del progetto dall'agenda politica. Di qui la contraddizione: da un lato gli esperimenti pilota devono creare consenso, dall'altro, in sede di consultazione referendaria, il consenso deve essere già formato. In altre parole: il progetto pilota potrebbe non arrivare a svolgere la propria funzione di creazione del consenso perché preceduto dalla votazione di principio.

5. Tappe successive

I colloqui con i rappresentanti dei Cantoni interessati hanno mostrato che, nonostante attualmente non sussistano le condizioni per avviare esperimenti pilota reali, diversi Cantoni sono tuttora interessati al tema e ne auspicano l'approfondimento e la concretizzazione sotto la «guida decisa della Confederazione».

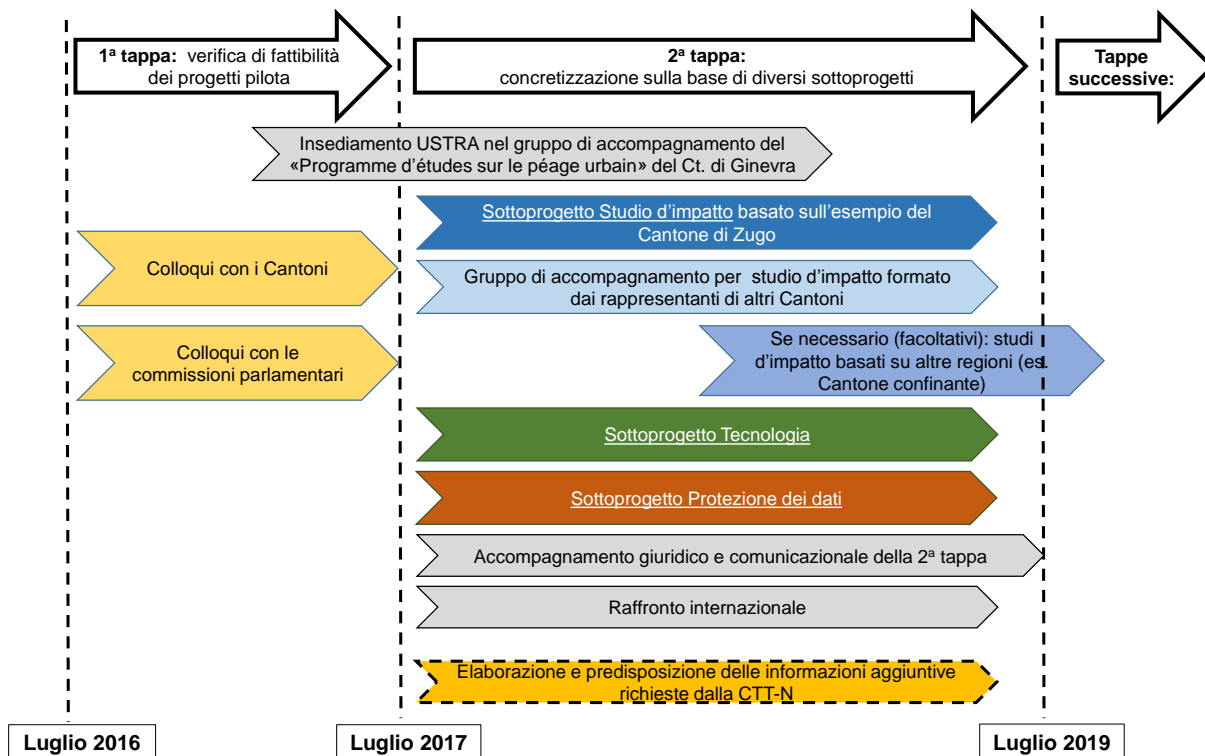
Per i lavori successivi si propone di procedere a tappe. Dopo la prima, conclusa con il presente rapporto, se ne aprirà una seconda (a partire da luglio 2017) in cui il mobility pricing dovrebbe concretizzarsi in vari sottoprogetti.



La seconda tappa sarà incentrata su uno studio d'impatto basato sull'applicazione in una regione, in questo caso il Cantone di Zugo, che si è dichiarato disposto a collaborare con la Confederazione. Trattandosi di un approccio teorico, l'analisi non richiede adeguamenti giuridici, mentre consente l'avanzamento dei lavori e l'acquisizione di nuove conoscenze ai fini della creazione di consenso.

Oltre a questo obiettivo principale, la seconda fase prevede una serie di sottoprogetti e attività riepilogate nella Figura 1.

Figura 1: Riepilogo della seconda tappa - Concretizzazione del mobility pricing



5.1. Studio d'impatto basato sull'esempio del Cantone di Zugo

Il sottoprogetto Studio d'impatto è l'elemento chiave della seconda tappa.

Obiettivo

Lo studio d'impatto è volto, fra l'altro con il ricorso a un modello di trasporto globale, ad analizzare quali effetti avrebbe l'introduzione del mobility pricing previsto dal piano strategico (con caratteristiche di neutralità finanziaria, decongestionamento delle ore di punta, intermodalità) su traffico, popolazione, economia, sviluppo territoriale, ambiente ecc., permettendo di chiarire questioni relative alla definizione dei picchi (in senso spaziale e temporale) o all'ammontare delle tariffe. Per effettuare un'analisi di questo tipo occorre formulare diverse ipotesi e attuarle sotto forma di modelli (piano di sistema con indicazioni sulla gestione dei non residenti, sulle eccezioni ecc.).

Poiché analizzare gli effetti di un mobility pricing per l'intera Svizzera sarebbe molto più complesso, si punta alla modellazione di una situazione più ristretta e gestibile, prendendo una regione come campione.

Regione di indagine

In concreto l'analisi d'impatto sarà effettuata prendendo come esempio il Cantone di Zugo, per i motivi esposti di seguito.

- Per il Cantone il mobility pricing rappresenta uno strumento di politica dei trasporti degno di approfondimento. Nella versione attuale del piano direttore cantonale, al momento in fase di rielaborazione, il sistema viene citato esplicitamente fra gli obiettivi «da valutare».¹¹
- Il Cantone di Zugo condivide ampiamente i principi fondamentali e gli obiettivi che il Consiglio federale lega al mobility pricing e in particolare il principio dell'intermodalità.
- Grazie alla supervisione esercitata nel progetto relativo allo studio sullo snellimento del traffico nelle ore di punta, svolto nel quadro della Conferenza metropolitana di Zurigo, Zugo dispone di preziose competenze di base. Lo studio si è occupato, fra l'altro, di analizzare la tematica della tariffazione differenziata nel trasporto pubblico.
- Lo spazio di circolazione relativamente ben delimitabile e piuttosto contenuto del Cantone di Zugo è adatto come impianto sperimentale.
- I modelli presentano determinati punti deboli a livello di traffico in zone frontaliere. Per questo, in una prima fase, è conveniente scegliere un'area di indagine caratterizzata da scarso traffico internazionale.
- Il modello di traffico del Cantone di Zugo utilizza lo stesso software e la stessa struttura del modello del traffico viaggiatori a livello nazionale (MTVN), semplificando il coordinamento fra i due.
- Dopo il primo colloquio, il Cantone di Zugo ha presentato di propria iniziativa una proposta per le fasi successive.

Nessun pregiudizio per le fasi successive

Il sottoprogetto analizza il mobility pricing sulla base del Cantone di Zugo e dovrebbe evidenziarne i possibili effetti su quest'area di indagine.

Il fatto che queste analisi si svolgano in una fase successiva sulla base dell'esperienza del Cantone di Zugo, non esclude indagini analoghe in altre regioni in un secondo momento; ad esempio è assolutamente ipotizzabile, ove necessario, l'integrazione di regioni confinanti.

¹¹ «Un nuovo piano complessivo dei trasporti organizza proattivamente il sistema. Le misure di regolazione e controllo del traffico contribuiscono a decongestionare il traffico nelle ore di punta. L'aumento dell'efficienza degli impianti esistenti ha priorità sulla costruzione di nuove infrastrutture. Devono essere verificate nuove forme di mobilità (mobility pricing) per cui sono prioritarie la veridicità dei costi o la condivisione (sharing economy)». Obiettivo G 7.4 sul traffico: «Il Cantone, la Confederazione, i Comuni e l'economia di Zugo valutano insieme nuove forme di mobilità in cui la veridicità dei costi o la condivisione (sharing economy) hanno la priorità (mobility pricing)».

Lo studio d'impatto sull'esempio del Cantone di Zugo non condiziona in alcun modo l'eventualità di un progetto pilota nello stesso Cantone.

I lavori della seconda tappa prevedono la partecipazione di altri Cantoni all'interno di un gruppo di accompagnamento.

5.2. Protezione dei dati

Il mobility pricing si basa sul pedaggio applicato a profili di movimento individuali. La protezione dei dati è un principio fondamentale importante per l'organizzazione del mobility pricing e, in base al piano strategico, deve costituire parte integrante della pianificazione nonché della fase attuativa e operativa (Piano strategico, capitolo 3, pag. 13).

Questo sottoprogetto dovrebbe chiarire, fra l'altro in collaborazione con l'autorità garante della privacy (Incaricato federale della protezione dei dati e della trasparenza), come soddisfare questi importanti requisiti.

5.3. Tecnologia

L'attuazione del mobility pricing richiede il rilevamento dei chilometri percorsi per mezzo di trasporto, orario e località. A questo scopo occorrono tecnologie in grado di funzionare perfettamente e che rendano impossibili o molto difficili gli abusi. Il presente sottoprogetto mira a evidenziare come potrebbero svolgersi rilevamento e addebito e quali sarebbero i costi approssimativi di implementazione. A tale riguardo sarà fondamentale fissare i requisiti funzionali del sistema. La procedura di rilevamento e indagine dovrà essere di facile accesso per l'utente.

Alla conclusione del sottoprogetto si potrà inoltre mostrare come garantire dal punto di vista tecnologico il principio base della trasparenza (Piano strategico, capitolo 3, pag. 13), ovvero la possibilità per l'utente di essere sempre informato sul costo di una determinata tratta (in tempo reale, ma anche in via predittiva).

Il coordinamento dei sottoprogetti è assicurato da riferimenti reciproci.

5.4. Altre attività

5.4.1. Accompagnamento giuridico e comunicazionale della seconda tappa

Gli accertamenti giuridici hanno evidenziato che per l'introduzione definitiva del mobility pricing, ma anche già per esperimenti pilota reali, sussistono ostacoli giuridici non indifferenti, dovendo prevedere perlomeno una legge federale soggetta a referendum facoltativo. Per incrementare il consenso verso il mobility pricing in generale e per i possibili progetti pilota in particolare, occorre che i sottoprogetti vengano adeguatamente accompagnati dal punto di vista comunicazionale, ovvero rielaborandone obiettivi, lavori e risultati.

Si presume che i diversi sottoprogetti porranno continue questioni giuridiche specifiche, ad esempio in termini di protezione dei dati, dispositivi di rilevamento, possibili problematiche di addebito. Per questo saranno strettamente seguiti dai servizi giuridici degli Uffici federali competenti, cui spetterà il compito di chiarire caso per caso gli aspetti giuridici.

5.4.2. Raffronto internazionale

Nel corso della seconda tappa saranno analizzati ed elaborati gli sviluppi relativi a sistemi di pedaggio urbano esteri, tariffe dei trasporti pubblici differenziate a livello orario ecc.

5.4.3. Raffronto nazionale: partecipazione USTRA al gruppo di accompagnamento del «Programme d'études sur le péage urbain» del Cantone di Ginevra

L'USTRA è rappresentato all'interno del gruppo di accompagnamento del «Programme d'études sur le péage urbain», di cui seguirà sviluppi ed esperienze, oltre a presentare la posizione della Confederazione nelle discussioni.

5.4.4. Elaborazione e produzione delle informazioni aggiuntive richieste dalla CTT-N

Le informazioni complementari richieste dalla CTT-N (cfr. sezione 3.1) saranno elaborate nel quadro della seconda tappa e rese disponibili alla CTT-N entro fine giugno 2019.

5.5. Elaborazione di un rapporto per il Consiglio federale

Il rapporto chiuderà la seconda tappa a giugno 2019, fornendo informazioni sullo stato di avanzamento dei lavori e sulle fasi successive.

6. Prospettive su possibili tappe successive

In una fase successiva i risultati della seconda tappa (relativi a perimetro, tariffazione, tecnologia, protezione dati...) potrebbero essere verificati allo stato pratico, in uno studio sul campo, ad esempio mediante utenti volontari.

Possibili questioni che potrebbero essere chiarite:

- Le tariffe calcolate esplicano sul traffico gli effetti previsti dal modello?
- La tecnologia è *user-friendly*?
- In caso di attuazione pratica, l'utente si sente sufficientemente tutelato nella sfera privata?