



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  
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

Berna, 3 febbraio 2021

# **Legge federale concernente progetti pilota di mobility pricing**

**Rapporto esplicativo  
per l'avvio della procedura di consultazione**

# Avamprogetto e rapporto esplicativo relativi alla legge federale concernente progetti pilota di mobility pricing

## Compendio

*Con il presente progetto s'intende creare una base legale che consenta a Cantoni, città o Comuni di svolgere progetti pilota sul mobility pricing limitati nello spazio e nel tempo che prevedono l'applicazione di una tassa. Tali iniziative hanno lo scopo di acquisire conoscenze su nuove forme di tariffazione per influenzare in modo mirato la domanda di trasporto e la mobilità, sia nel traffico motorizzato privato sia nel trasporto pubblico.*

### Situazione iniziale

Stando alle previsioni, il traffico continuerà ad aumentare, tanto che le capacità infrastrutturali disponibili non basteranno sempre e ovunque a soddisfare la domanda di trasporto. Sebbene Confederazione, Cantoni, Comuni e imprese di trasporto adottino varie misure per garantire anche in futuro la mobilità (ad es. gestione del traffico, potenziamento), molti di questi strumenti hanno raggiunto i propri limiti. Una soluzione ai problemi di traffico e congestionamento è rimasta finora per lo più inesplorata in Svizzera: l'impiego di sistemi di prezzi differenziati, ad esempio sotto forma di tasse sulla mobilità variabili in funzione del luogo o dell'orario (rinunciando a tariffe uniche o forfettarie), che consentono di influenzare la domanda di trasporto e la mobilità e di conseguenza di gestire in maniera mirata le capacità esistenti.

Una tariffazione differenziata nel settore dei trasporti e della mobilità è stata più volte oggetto di studi teorici, ma non è ancora stata tradotta in pratica. Al piano strategico del 2016, in cui il Consiglio federale ha presentato le proprie idee sul mobility pricing, è seguito uno studio d'impatto teorico basato su un modello dei trasporti applicato alla regione di Zugo. L'analisi ha confermato i risultati di studi precedenti, secondo cui differenziazioni di prezzo nei trasporti producono l'effetto desiderato e possono quindi contribuire alla soluzione dei problemi viari quali i congestionamenti.

Sono diverse le ragioni per cui il mobility pricing è rimasto pressoché inutilizzato:

- Mancanza di sistemi adeguati per un coordinamento territoriale e temporale: malgrado l'imposta sugli oli minerali rappresenti un sistema di finanziamento dell'infrastruttura stradale molto efficiente ed efficace a livello federale, non è adatta ad esempio a influenzare e gestire la domanda di trasporto da un punto di vista territoriale e temporale.
- Mancanza di basi giuridiche: la normativa esistente a livello federale non permette al momento di introdurre tasse volte a influenzare in modo mirato la domanda di trasporto.
- Mancanza di soluzioni tecniche: fino a poco tempo fa la tecnologia non era sufficientemente avanzata da permettere l'impiego di chiare differenziazioni tariffarie nel trasporto pubblico. Soltanto con la crescente digitalizzazione si aprono nuove possibilità, che si scontrano tuttavia con tuttavia gli attuali sistemi tariffari affermatasi nel tempo.
- Mancanza di margine di manovra: l'impostazione e la definizione delle tariffe nel trasporto pubblico sono di competenza delle imprese di trasporto e l'influsso del settore pubblico al riguardo è oggi molto limitato.

Problemi di traffico e congestionamenti si presentano soprattutto negli agglomerati e nelle aree urbane, dove si sovrappongono i diversi elementi della rete stradale (strade comunali, cantonali e nazionali) e le reti del trasporto pubblico (lunga percorrenza, regionale e locale) con la conseguenza che il sovraccarico della rete non è solo una questione federale, ma anche una sfida centrale per Cantoni e Comuni. Per quanto riguarda le strade, la Confederazione è responsabile unicamente della rete nazionale, mentre nel trasporto pubblico la determinazione delle tariffe compete alle imprese di trasporto. Ciò significa che ha un margine di manovra limitato nel promuovere il mobility pricing e necessita pertanto della collaborazione di Cantoni, Comuni, imprese di trasporto e comunità tariffarie. Un sondaggio svolto nella primavera 2020 presso Cantoni e città ha confermato che sussiste un interesse a condurre progetti pilota in questo ambito.

### Contenuto del progetto

Per sperimentare l'impiego del mobility pricing in questo contesto è opportuno un approccio dal basso verso l'alto: Cantoni, città e Comuni promuovono e conducono i progetti pilota, mentre la Confederazione assume il ruolo di «abilitatore» creando le condizioni quadro necessarie.

Il progetto ha lo scopo di creare nuove basi giuridiche che consentano da un lato a Cantoni, città e Comuni (enti promotori) di svolgere progetti pilota sul mobility pricing che prevedono una tassa e dall'altro alla Confederazione di contribuire finanziariamente a un numero limitato di sperimentazioni al riguardo. La legge federale proposta, di validità limitata a dieci anni, costituisce la base per l'applicazione sperimentale di nuove forme di tariffazione volte a influenzare in modo mirato la domanda di trasporto e la mobilità nel traffico motorizzato privato e nel trasporto pubblico. I progetti condotti in tale contesto permettono in particolare di verificare in via sperimentale quali siano le reazioni degli utenti a prezzi differenziati o l'atteggiamento e il grado di accettazione nei confronti del mobility pricing. I risultati ottenuti servono da ultimo per fornire al legislatore le basi decisionali ai tre livelli istituzionali essenziali per elaborare, se del caso, norme definitive.

La presente proposta distingue due tipologie di progetti pilota:

- progetti con applicazione di una tassa agli utenti coinvolti: costituiscono l'elemento centrale del disegno di legge. Si tratta di progetti condotti da amministrazione pubblica e imprese di trasporto pubblico, in cui gli utenti non sono liberi di decidere se partecipare o meno. La tassa è applicata secondo le regole specifiche del rispettivo progetto agli utenti che si spostano all'interno del suo perimetro. Una simile imposizione richiede una legge federale (a tempo determinato) perché, in particolare nel traffico motorizzato privato, l'utilizzo delle strade pubbliche è attualmente gratuito, come sancito nella Costituzione federale. È inoltre previsto un finanziamento della Confederazione, in quanto le conoscenze acquisite sono anche d'interesse nazionale;

- *progetti a partecipazione volontaria: tali progetti, in cui gli utenti possono liberamente decidere se partecipare o meno, sarebbero realizzabili già oggi e non richiedono nuove basi giuridiche. Nella presente proposta si intende tuttavia consentire alla Confederazione di sostenerne finanziariamente un numero limitato. Non si tratta semplicemente di partecipare ai costi operativi (pianificazione, esecuzione, valutazione), ma anche dell'eventuale impiego di incentivi finanziari (ad es. sistemi bonus-malus quale integrazione/sostituzione delle tariffe differenziate) per i partecipanti, che esula dai costi standard.*

*L'attuazione dei progetti pilota spetta a Cantoni, città o Comuni e, in caso di progetti a partecipazione volontaria, anche a organizzazioni private. Il disegno di legge è pertanto impostato in modo da definire unicamente le condizioni quadro, ma non il contenuto concreto dei progetti, al fine di lasciare agli enti promotori la massima libertà per poter affrontare in maniera quanto più adeguata e conforme alle esigenze le specifiche situazioni. Ciò consente inoltre di sviluppare diverse soluzioni e di acquisire così uno spettro di conoscenze quanto più ampio.*

*I progetti pilota con applicazione di una tassa devono essere autorizzati dal Cantone sul cui territorio si svolgono. Prima di rilasciare l'autorizzazione, il Cantone deve richiedere l'approvazione del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), il quale concede inoltre contributi federali per entrambe le tipologie di progetti attraverso un contratto ai sensi della legge sui sussidi. Il numero di progetti, di entrambe le categorie, deve essere limitato dal DATEC, cui vanno inoltre comunicati mediante un rapporto di valutazione i risultati dei progetti.*

# Avamprogetto e rapporto esplicativo relativi alla legge federale concernente progetti pilota di mobility pricing

## 1 Punti essenziali del progetto

### 1.1 Situazione iniziale

Stando alle previsioni<sup>1</sup>, entro il 2040 si dovrebbe registrare un incremento del trasporto di persone e merci, rispettivamente del 25% e del 37%, che interesserà in particolare le aree urbane densamente popolate, dove vive oltre l'80% della popolazione svizzera e in cui sono fornite le principali prestazioni economiche del Paese. L'aumento previsto porterà al superamento dei limiti di capacità delle infrastrutture di trasporto sia in città e agglomerati, sia sugli assi principali tra i grandi agglomerati. Le congestioni del sistema dei trasporti si traducono in code, tempi di percorrenza più lunghi e disagi per i viaggiatori. Dipendono inoltre dagli orari, situandosi spesso nelle ore di punta mattutine e serali.

Confederazione, Cantoni e Comuni nonché imprese di trasporto adottano già diverse misure per garantire anche in futuro la mobilità della popolazione. Molte di queste misure hanno tuttavia raggiunto i propri limiti, dato il limitato spazio disponibile per ulteriori infrastrutture di trasporto e il continuo aumento del traffico dovuto all'evoluzione demografica. Una soluzione ai problemi di traffico e congestionamento è rimasta finora per lo più inesplorata in Svizzera: l'impiego di sistemi di prezzi differenziati, ad esempio sotto forma di tasse sulla mobilità diverse a seconda del luogo o dell'orario (rinunciando a tariffe uniche o forfettarie), che consentono di influenzare la domanda di trasporto e quindi una gestione mirata delle capacità esistenti.

Una tariffazione differenziata nel settore dei trasporti e della mobilità è stata più volte oggetto di studi teorici<sup>2</sup>, ma non è ancora stata tradotta in pratica, con l'eccezione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP)<sup>3</sup>. Al piano strategico<sup>4</sup> del 2016 in cui il Consiglio federale ha presentato le proprie idee sul mobility pricing è seguito uno studio d'impatto teorico basato su un modello dei trasporti applicato alla regione di Zugo<sup>5</sup>. Dallo studio è emerso, come già da altri precedenti, che differenziazioni tariffarie sviluppano l'effetto desiderato e possono quindi contribuire a risolvere i problemi di traffico.

Sono diverse le ragioni per cui il mobility pricing è rimasto pressoché inutilizzato:

- Mancanza di sistemi adeguati per un coordinamento territoriale e temporale: malgrado l'imposta sugli oli minerali rappresenti un sistema di finanziamento dell'infrastruttura stradale molto efficiente ed efficace a livello federale, non è adatta ad esempio a influenzare e gestire la domanda di trasporto da un punto di vista territoriale e temporale.
- Mancanza di basi giuridiche: la normativa esistente a livello federale non permette al momento di introdurre tasse volte a influenzare in modo mirato la domanda di trasporto.
- Mancanza di soluzioni tecniche: fino a poco tempo fa la tecnologia non era sufficientemente avanzata da permettere l'impiego di chiare differenziazioni tariffarie nel trasporto pubblico. Soltanto con la crescente digitalizzazione si aprono nuove possibilità, che si scontrano tuttavia con tuttavia gli attuali sistemi tariffari affermatasi nel tempo.
- Mancanza di margine di manovra: l'impostazione e la definizione delle tariffe nel trasporto pubblico sono di competenza delle imprese di trasporto e l'influsso del settore pubblico al riguardo è oggi molto limitato.

L'impiego di sistemi di prezzi differenziati nei trasporti in Svizzera è pertanto per lo più un campo inesplorato. Un'introduzione definitiva a livello nazionale di nuove forme di tariffazione potrebbe scontrarsi con due difficoltà principali: (1) assenza di esperienze su come, in che misura e in quali situazioni gli utenti reagiscono nella realtà a diversi modelli di prezzi differenziati, e quindi sugli effetti concreti sui trasporti (e altro). Di conseguenza, mancano anche le basi per sviluppare ed eventualmente perfezionare un nuovo sistema per raggiungere gli obiettivi previsti. (2) Trattandosi di una novità, mancano comprensione e accettazione da parte dei cittadini coinvolti, i quali, non avendo fatto esperienze (positive) con il mobility pricing, non possono ancora formarsi un'opinione su vantaggi e svantaggi del nuovo sistema. Anche le applicazioni già note all'estero sono poco utili, essendo diverse le condizioni del traffico. La rappresentatività dei sistemi stranieri è pertanto limitata. Conoscenze ed esperienze possono quindi essere acquisite solo mediante progetti pilota circoscritti nello spazio e nel tempo che, essendo reversibili, consentono di correggere il tiro o di tornare al vecchio sistema se si rivelano insoddisfacenti.

Problemi di traffico e congestionamenti si presentano soprattutto negli agglomerati e nelle aree urbane, dove si sovrappongono i diversi elementi della rete stradale (strade comunali, cantonali e nazionali) e le reti del trasporto pubblico (lunga percorrenza, regionale e locale) con la conseguenza che il sovraccarico della rete non è solo una questione federale, ma anche una sfida centrale per Cantoni e Comuni. Per quanto riguarda le strade, la Confederazione è responsabile unicamente della rete nazionale, mentre nel trasporto pubblico la determinazione delle tariffe compete alle imprese di trasporto. Ciò significa che ha un margine di manovra limitato nel promuovere il mobility pricing e necessita pertanto della collaborazione di Cantoni, Comuni, imprese di trasporto e comunità tariffarie. Un sondaggio sottoposto nella primavera 2020 a Cantoni e città ha evidenziato che sussiste un interesse a svolgere progetti pilota. In questo contesto si presta alla sperimentazione del mobility pricing un approccio dal basso verso l'alto, in cui i Cantoni e Comuni hanno il compito di promuovere e condurre progetti pilota, mentre la Confederazione ne consente l'attuazione creando le condizioni quadro necessarie.

<sup>1</sup> Ufficio federale per lo sviluppo territoriale (ARE), Prospettive del traffico viaggiatori e del traffico merci in Svizzera fino al 2040, 2016.

<sup>2</sup> Ad esempio: DATEC/USTRA, Mobility Pricing, Synthesebericht, Forschungsauftrag VSS 2005/910 su incarico dell'Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti (VSS), ottobre 2007; [www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch) > Temi > Mobility Pricing.

<sup>3</sup> Gli importi della tassa differenziati per categoria costituiscono un incentivo a utilizzare veicoli a emissioni per quanto possibile ridotte.

<sup>4</sup> Il Consiglio federale, Piano strategico Mobility pricing, Approcci per la soluzione dei problemi di traffico stradale e ferroviario in Svizzera, giugno 2016; [www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch) > Temi > Mobility Pricing.

<sup>5</sup> DATEC, Mobility Pricing – Studio d'impatto sull'esempio della regione di Zugo e accertamenti in merito a fattibilità tecnica e protezione dei dati – Rapporto al Consiglio federale, dicembre 2019 e Infrac, Transol, Transoptima, Ecoplan, Mobility Pricing – Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug – Schlussbericht, aprile 2019; [www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch) > Temi > Mobility Pricing.

## 1.2 La nuova normativa proposta

Con il presente disegno di legge la Confederazione intende consentire a Cantoni, città e Comuni di condurre progetti pilota sul mobility pricing che prevedono l'introduzione di una tassa. La legge proposta costituisce il quadro normativo per l'utilizzo temporaneo di nuove forme di tariffazione volte a influenzare in modo mirato la domanda di trasporto e la mobilità nel traffico motorizzato privato e nel trasporto pubblico. Contemporaneamente sono poste le basi legali che consentono alla Confederazione di sostenere finanziariamente le sperimentazioni.

I progetti pilota permettono di acquisire in via empirica (esperienza, osservazione) nuove conoscenze, che nel caso del mobility pricing possono riguardare i seguenti aspetti:

- reazione degli utenti a prezzi differenziati;
- atteggiamento e accettazione degli utenti nei confronti del mobility pricing e misure necessarie per ottenere una risposta positiva;
- analisi degli effetti del mobility pricing in relazione a traffico, distribuzione geografica e sociale, ambiente, economia ecc.;
- effetti di diversi approcci di mobility pricing.

I progetti pilota possono inoltre mostrare l'impostazione concreta del mobility pricing permettendo alla popolazione di sperimentarlo direttamente nonché dimostrare l'efficacia del sistema e la possibilità di raggiungere gli obiettivi perseguiti. In simili esperimenti si possono anche evidenziare gli aspetti positivi del mobility pricing e la popolazione può valutarne meglio vantaggi e svantaggi sulla base dell'esperienza.

Per la fase sperimentale le condizioni quadro sono definite dalla Confederazione. Ai progetti si applicano i seguenti principi:

- limitazione numerica;
- limitazione temporale: non trattandosi di un'introduzione definitiva del mobility pricing, anche la legge che ne consente lo svolgimento ha validità limitata;
- limitazione geografica;
- reversibilità: non vengono create norme né situazioni irreversibili;
- adeguatezza: i progetti pilota devono essere adatti a fornire al legislatore le informazioni fondamentali per un'eventuale normativa definitiva. Ciò presuppone che si svolgano secondo un metodo preciso e poggino su chiare basi scientifiche, oltre a essere realistici;
- valutazione obiettiva secondo metodi e standard usuali;
- proporzionalità di rischi e oneri di realizzazione ai risultati attesi.

La legge proposta distingue in generale tra due tipologie di progetti pilota: (1) con obbligo di pagamento per gli utenti coinvolti e (2) a partecipazione volontaria.

(1) Rientrano in questa categoria i progetti pilota del settore pubblico ovvero delle imprese di trasporto pubblico, in cui gli utenti non sono liberi di decidere se partecipare o meno, ma sono soggetti al pagamento di una tassa in base alle regole definite nel progetto quando si spostano all'interno del relativo perimetro. Una tale imposizione richiede una legge federale (di durata limitata) perché, in particolare nel traffico motorizzato privato, la Costituzione federale sancisce l'utilizzo gratuito delle strade pubbliche (v. anche commenti al contesto giuridico al punto 5).

(2) Questa categoria, che lascia gli utenti liberi di decidere se partecipare o meno, sarebbe attualmente già realizzabile, senza la necessità di nuove basi giuridiche. Con il presente progetto si introduce tuttavia la possibilità per la Confederazione di sovvenzionare un numero limitato di simili sperimentazioni, non solo partecipando ai costi operativi (pianificazione, svolgimento, valutazione), ma anche fornendo eventuali incentivi finanziari (quale integrazione/sostituzione di prezzi differenziati e da intendersi come sistemi bonus-malus) agli utenti.

Nei progetti pilota con obbligo di pagamento i proventi delle tasse commisurate all'uso devono essere utilizzati in primo luogo per coprire investimenti e costi operativi connessi al sistema di riscossione utilizzato. Questi costi, così come le entrate previste, variano a seconda della situazione e dell'impostazione del progetto pilota. Gli introiti netti (importo lordo meno investimenti e costi operativi) possono essere destinati dall'ente promotore a soddisfare esigenze dei trasporti o impiegati in questo settore. I progetti pilota dovrebbero quindi essere organizzati in modo tale che le entrate siano almeno sufficienti a coprire i costi previsti. La durata del progetto può avere un suo peso: più è lunga, maggiori sono le entrate complessive e di conseguenza è più facile ammortizzare i costi di investimento. L'impostazione dei progetti pilota deve quindi fare i conti con alcuni limiti a livello di costi, che devono essere proporzionati, tenendo presente che si tratta solo di un progetto temporaneo, senza possibilità di proseguimento e che occorre mantenere i costi inferiori alle entrate. L'ente pubblico competente è tuttavia libero di coprire eventuali disavanzi attraverso altre fonti.

Poiché le conoscenze acquisite nell'analisi dei progetti pilota sono anche d'interesse nazionale, la Confederazione potrà fornire un contributo finanziario fino a due milioni di franchi per progetto per le attività di progettazione, valutazione e stesura del rapporto.

In determinate circostanze può essere utile condurre anche progetti pilota a partecipazione volontaria per aspetti e questioni specifici, ad esempio se si intende analizzare la reazione degli utenti di fronte a prezzi diversi. Naturalmente simili progetti non apportano i proventi necessari a finanziarli e molte persone potrebbero essere disposte a partecipare solo in cambio di una ricompensa. Se dovesse sussistere una tale necessità, anche in questo caso è prevista la possibilità di contributi federali, tuttavia con un limite al numero di progetti e all'importo dei singoli contributi.

### La normativa proposta nel settore del trasporto pubblico

La competenza tariffaria spetta alle imprese di trasporto e alle comunità tariffarie regionali. La gamma di possibilità per l'utilizzo dei mezzi pubblici è molto vasta: si va dalle strutture tariffarie regionali, di norma basate su zone, a quella nazionale per corse singole dipendente dal chilometraggio, fino ai titoli di trasporto forfettari quali abbonamento generale, titoli di trasporto di comunità tariffarie e carte giornaliera. Attualmente i viaggiatori sono tenuti a pagare i prezzi definiti dalle imprese di trasporto.

Per attuare il mobility pricing nel trasporto pubblico si deve poter incidere sui costi complessivi di ciascuna corsa. Se non è possibile intervenire sulle tariffe vigenti, occorre poter obbligare in via sperimentale le imprese di trasporto a riscuotere dai viaggiatori la tassa di mobility pricing per versarla all'ente promotore del progetto pilota. Dev'essere inoltre garantito che la tassa non venga compensata attraverso altre misure tariffarie e al tempo stesso sussistere l'obbligo per i viaggiatori di pagarla. Ai fini della protezione dei dati va infine mantenuta la possibilità del pagamento anonimo con un titolo di trasporto impersonale.

### **1.3 Motivazione e valutazione della soluzione proposta**

I progetti pilota sono un mezzo adeguato per acquisire nuove conoscenze, testare l'idoneità di un nuovo strumento o mostrarne l'efficacia alla popolazione, oltre a evidenziare eventuali aspetti da ottimizzare o adeguare prima di un'ipotetica introduzione definitiva. Un'attuazione locale e a tempo determinato prima di introdurre uno strumento su tutto il territorio permette di ridurre i rischi di possibili risvolti negativi e quindi anche i costi.

La scelta di affidare a Cantoni, città e Comuni la responsabilità di condurre progetti pilota consente di sviluppare soluzioni locali o regionali su misura in grado di rispondere alle diverse situazioni ed esigenze. La Confederazione agisce solo sussidiariamente, creando con il presente disegno di legge la base giuridica necessaria alle tre entità amministrative per sperimentare nuove forme di tariffazione nei trasporti. La legge non comporta nessun obbligo diretto per Cantoni, città e Comuni; lo svolgimento di progetti pilota è facoltativo.

I contributi federali previsti per progetti pilota sono, rispetto alle spese annue dell'amministrazione pubblica per i trasporti, estremamente esigui e vanno intesi anche come contributo alla ricerca e allo sviluppo di soluzioni innovative.

Introducendo una legge federale di durata limitata per progetti pilota si rispetta il processo democratico, in primo luogo permettendo al Parlamento di esprimere il proprio parere e di prendere una decisione e in secondo luogo prevedendo la possibilità di un referendum facoltativo. Un'abolizione definitiva dell'esenzione da tasse del trasporto stradale sarebbe tuttavia possibile solo attraverso una modifica della Costituzione federale. Non si è intrapresa direttamente questa strada perché, come spiegato, occorre prima raccogliere esperienze sulla cui base definire una soluzione futura; non si possono quindi prendere provvedimenti a livello costituzionale a priori, senza presentare una proposta concreta di attuazione.

### **1.4 Compatibilità tra i compiti e le finanze**

Attualmente il settore pubblico stanZIA ogni anno oltre 16 miliardi di franchi per i trasporti terrestri, gran parte dei quali per il potenziamento delle infrastrutture al fine di garantirne l'efficienza anche in futuro. Come già illustrato, il potenziamento ha nel frattempo raggiunto i propri limiti, per cui bisogna esaminare soluzioni alternative che possano contribuire a risolvere i problemi di traffico e sostituire parzialmente o del tutto i costosi lavori infrastrutturali. In considerazione dell'importanza economica e sociale di infrastrutture e sistemi di trasporto nonché della spesa pubblica in questo settore, gli oneri per progetti pilota con cui esaminare soluzioni alternative sono sostenibili.

### **1.5 Diritto comparato, in particolare rapporti con il diritto europeo**

In Europa sono utilizzati già da tempo sistemi per regolare i flussi di traffico tramite tasse basate sull'utilizzo (ad es. Londra, Stoccolma). Mentre queste soluzioni riguardano esclusivamente il traffico motorizzato privato (cosiddetto road pricing), il mobility pricing prevede tariffe differenziate in funzione di orario e utilizzo anche per il trasporto pubblico. Di conseguenza nel diritto europeo non esiste, notoriamente, nessuna normativa comparabile cui fare riferimento. Inoltre, la base giuridica proposta è volta a consentire unicamente progetti pilota temporanei e deve quindi avere anch'essa validità limitata nel tempo.

### **1.6 Attuazione**

L'attuazione dei progetti pilota con imposizione di una tassa spetta a Cantoni, città e Comuni, che fungono da promotori. L'autorizzazione è concessa dai Cantoni previa approvazione del DATEC.

Nel caso dei progetti a partecipazione volontaria è responsabile dell'attuazione l'ente o l'organizzazione che prende l'iniziativa. La concessione di contributi federali per la realizzazione dei progetti pilota è soggetta alla stipula di un contratto di sovvenzione tra il DATEC e il beneficiario.

### **1.7 Stralcio di interventi parlamentari**

L'iniziativa parlamentare Grossen (19.488) chiede l'introduzione di un mobility pricing intermodale (ferrovia e strada), i cui prezzi corrispondano all'utilizzo effettivo dell'infrastruttura e dei relativi servizi e varino a seconda della fascia oraria come incentivi per decongestionare il traffico e sgravare i trasporti pubblici. Contemporaneamente occorre tenere in considerazione anche fattori eccezionali, quali ad esempio gli standard realizzativi della rete ferroviaria e stradale, l'offerta dei trasporti pubblici nella regione di residenza, il bilancio ambientale dei sistemi di trasporto o la protezione dei lavoratori a basso reddito. L'intervento, depositato il 25 settembre 2019, è stato ritirato il 16 dicembre 2020.

## **2 Commento ai singoli articoli**

### *Art. 1 Oggetto*

La normativa vigente non consente di condurre progetti pilota sul mobility pricing che prevedano l'applicazione di una tassa. Per quanto riguarda le strade pubbliche, la Costituzione ne sancisce l'utilizzo gratuito (art. 82 cpv. 3 Cost.), ammettendo deroghe solo in

casi specifici e unicamente se autorizzate dall'Assemblea federale (sulla costituzionalità della soluzione proposta cfr. punto 5.1). Nel trasporto pubblico, inoltre, né la Confederazione né i Cantoni o i Comuni hanno la competenza di intervenire nella definizione delle tariffe delle imprese di trasporto e di obbligarle a riscuotere una tassa aggiuntiva sulla mobilità. La legge temporanea proposta costituisce la base giuridica per consentire ai Cantoni e Comuni interessati di condurre detti progetti a livello locale e per un periodo limitato. In considerazione degli sforzi compiuti in diverse città e agglomerati per contrastare con nuovi sistemi i problemi di traffico, le conseguenze dannose per l'ambiente e gli oneri finanziari legati alle infrastrutture, la Confederazione ha il dovere di stabilire i limiti entro i quali condurre eventuali progetti pilota con nuove forme di tassazione per incidere sulle abitudini di mobilità e le possibilità di partecipazione finanziaria della Confederazione alle spese di realizzazione.

#### *Art. 2 Scopo dei progetti pilota*

I progetti pilota servono a ricavare importanti informazioni sull'effetto dei prezzi da cui trarre conclusioni sulla regolazione della domanda attraverso segnali di prezzo, ad esempio allo scopo di ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture stradali e ferroviarie esistenti. L'obiettivo del mobility pricing è in particolare quello di sfruttare con maggiore efficienza le infrastrutture esistenti incidendo sul comportamento degli utenti. Ciò consente ad esempio di ridurre o addirittura evitare gli ingorghi del traffico motorizzato privato e il sovraffollamento o i ritardi dei mezzi pubblici. I progetti pilota dovranno pertanto fornire anche conoscenze su eventuali ripercussioni economiche e sociali. Nonostante il mobility pricing non sia concepito principalmente come misura di tutela ambientale, non va trascurato l'aspetto ecologico. I cambiamenti comportamentali indotti dalla tariffazione possono infatti avere anche effetti positivi sull'ambiente: in particolare la riduzione delle code di veicoli a motore comporta per esperienza miglioramenti significativi della qualità dell'aria e una diminuzione delle immissioni sonore. I progetti pilota condotti in questo ambito possono inoltre indurre gli automobilisti a preferire il trasporto pubblico, rafforzando il predetto impatto positivo sull'ambiente.

#### *Art. 3 Tipologie di progetti pilota*

*Cpv. 1:* per garantire la massima flessibilità, i progetti pilota dovranno essere possibili per una sola modalità di trasporto (traffico motorizzato privato o trasporto pubblico) oppure per entrambe le modalità contemporaneamente (traffico motorizzato privato e trasporto pubblico).

*Cpv. 2:* si distingue tra progetti pilota in cui l'ente responsabile può obbligare gli utenti a pagare una tassa specifica e progetti pilota in cui la partecipazione avviene su base volontaria.

*Cpv. 3:* i progetti con obbligo di pagamento, al centro della normativa proposta, sono quelli del settore pubblico ovvero delle imprese di trasporto pubblico in cui gli utenti non sono liberi di decidere se partecipare o meno e sono tenuti a versare una tassa in base alle regole stabilite nel progetto ogni qualvolta si spostino all'interno del relativo perimetro.

*Cpv. 4:* nei progetti a partecipazione volontaria gli utenti possono decidere liberamente se aderire. Si rifanno agli esperimenti di economia comportamentale, dove vengono analizzate le decisioni individuali, tra l'altro tramite simulazioni che rispecchiano quanto più fedelmente la situazione quotidiana e lo strumento da esaminare (in questo caso il mobility pricing). Questo tipo di progetti, incentrato sulle reazioni individuali degli utenti a incentivi finanziari, è spesso in grado di creare incentivi paragonabili a quelli della realtà quotidiana e di determinare effetti finanziari per i partecipanti sulla base delle loro decisioni. In questi casi viene impiegato denaro vero, il cui importo cambia a seconda delle decisioni prese dai partecipanti ai quali era stato inizialmente distribuito. Il vantaggio di questi progetti è che, al contrario di quelli con imposizione di una tassa, possono essere realizzati con gruppi decisamente più piccoli e utilizzando diversi metodi di analisi contemporaneamente.

A seconda del contesto e dell'aspetto da esaminare può essere opportuno condurre progetti pilota a partecipazione volontaria e con un numero ridotto di partecipanti, piuttosto che progetti con applicazione di una tassa. Questa tipologia è adatta ad analizzare le reazioni dei partecipanti in modo empirico, mentre non permette di osservare o accertare effetti diretti sui trasporti e di altro tipo, dal momento che il gruppo sotto osservazione rappresenta solo una piccolissima parte della popolazione statistica. Si possono tuttavia ricavare conoscenze sulla sensibilità degli utenti ai prezzi e individuare quali gruppi reagiscono a differenziazioni tariffarie, in quali situazioni e in che misura nonché le loro caratteristiche. Tutte queste informazioni permettono di calcolare con maggiore precisione le ripercussioni sui trasporti, utilizzando tra l'altro modelli di traffico.

Questi progetti sarebbero attualmente già attuabili senza la necessità di nuove basi giuridiche: la novità consiste nella possibilità per un numero limitato di essi di ricevere un sostegno finanziario della Confederazione.

#### *Art. 4 Enti promotori*

La responsabilità di progetti pilota sul mobility pricing che prevedono una tassa per i cittadini coinvolti può essere assunta, per motivi di politica nazionale, solo da enti pubblici. Di norma, i progetti pilota dovrebbero essere condotti da un singolo Cantone o Comune, ma non è esclusa la possibilità che si estendano al territorio di due o più Comuni o Cantoni, in particolare nell'ambito del trasporto pubblico.

#### *Art. 5 Perimetro e durata*

*Cpv. 1:* limitando localmente i progetti pilota si garantisce che le tasse di mobility pricing vengano rimosse solo dove effettivamente richiesto dalla situazione, sia su strada sia nel trasporto pubblico.

*Cpv. 2:* la componente temporale per lo svolgimento di progetti pilota dipende soprattutto da due fattori: prima di tutto deve fornire dati rappresentativi da cui trarre conoscenze sufficienti; secondo, la durata del progetto deve essere fissata in modo da coprire per quanto possibile i costi. Una durata massima di quattro anni appare adeguata. L'inizio di un progetto pilota può essere scelto liberamente nell'arco del periodo di validità della presente legge, ma non può concludersi oltre il termine della stessa, a meno che nel frattempo non sia stata creata un'apposita base costituzionale.

#### *Art. 6 Campo di applicazione*

*Cpv. 1:* il pedaggio dovrà essere riscosso per l'utilizzo delle strade pubbliche all'interno di un perimetro definito oppure per l'entrata o l'uscita dallo stesso, a seconda dell'impostazione del progetto. L'importante è che l'obbligo di pagamento derivi dall'utilizzo di strade pubbliche conforme alla destinazione d'uso. La delimitazione con gli spostamenti non soggetti a tasse su strada privata è determinata solo parzialmente dalla proprietà, in quanto anche le strade private non destinate esclusivamente all'uso privato sono

strade pubbliche, come sancito dall'articolo 1 capoverso 2 dell'ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (RS 714.11).

*Cpv. 2:* poiché la problematica del traffico si estende anche alle strade nazionali, è ipotizzabile che vengano incluse nel perimetro di un progetto anche le infrastrutture della Confederazione. Per le strade nazionali di prima e seconda classe (autostrade e semiautostrade), già soggette a un'imposta (contrassegno autostradale), la tassa di mobility pricing sarà dovuta a prescindere da questa e quindi in aggiunta ad essa, essendo diverse le finalità per cui sono riscosse: mentre il contrassegno autostradale serve a coprire i costi di costruzione, esercizio e manutenzione dell'infrastruttura stradale, il mobility pricing ha lo scopo di regolare i flussi di traffico.

#### *Art. 7 Oggetto della tassa*

*Cpv. 1:* il pedaggio previsto per le strade pubbliche nell'ambito di progetti pilota sul mobility pricing è volto principalmente a migliorare la viabilità incidendo su traffico e comportamento degli utenti. Sulla base di quest'obiettivo si individuano i veicoli da assoggettare: il maggior potenziale di regolazione si ottiene applicando l'obbligo ai mezzi fino a 3,5 tonnellate di peso totale, che nelle aree potenzialmente idonee allo svolgimento di progetti pilota costituiscono la maggior parte del traffico motorizzato. Le categorie soggette alle tasse sul traffico pesante, commisurata alle prestazioni e forfettaria (TTPCP e TFTP; peso totale superiore a 3,5 tonnellate), non possono essere incluse per due motivi: da un lato perché, rispetto ai veicoli a motore privati, rappresentano solo una quota marginale del traffico cittadino, dall'altro perché potrebbero sorgere problemi a livello di accordi internazionali. Ad esempio, poiché gli oneri finanziari complessivi per un viaggio di transito attraverso la Svizzera sono stabiliti nell'Accordo sui trasporti terrestri<sup>6</sup> con la Comunità europea, le tasse di mobility pricing dovrebbero essere detratte dalla TTPCP, un'operazione tecnicamente quasi impossibile.

*Cpv. 2:* diversi veicoli di peso totale inferiore alle 3,5 tonnellate vanno necessariamente esentati dall'obbligo, vale a dire i veicoli dei servizi pubblici (veicoli di pronto intervento, ossia di polizia, pompieri, difesa dalla fuoriuscita di idrocarburi e prodotti chimici, dogana e ambulanze), dell'esercito e della protezione civile. Non potranno inoltre essere soggetti alla tassa i veicoli utilizzati da rappresentanze diplomatiche e consolari e da missioni internazionali, registrati sia a nome dell'istituzione, sia delle persone presso di esse accreditate (lett. c). Queste esenzioni sono obbligatorie per ogni progetto pilota.

*Cpv. 3:* gli enti organizzatori devono avere la facoltà di prevedere ulteriori deroghe a seconda dell'impostazione del progetto pilota.

#### *Art. 8 Soggetti tassabili ed entità della tassa*

*Cpv. 1:* poiché la tassa di mobility pricing non sarà riscossa dalla Confederazione stessa, elementi fondamentali quali persone assoggettate e importo dovranno essere definiti nel diritto cantonale.

*Cpv. 2:* la determinazione dell'entità della tassa dipende dalla situazione del traffico specifica ovvero dal problema di viabilità da risolvere. Di conseguenza nella presente legge la Confederazione non può indicare concretamente un valore massimo. L'importo della tassa deve essere quindi fissato in modo da poter esplicitare l'effetto previsto dal progetto.

#### *Art. 9 Campo di applicazione e soggetti tassabili*

*Cpv. 1:* l'obbligo di riscossione riguarda il trasporto di persone durante la fase sperimentale. Le imprese di trasporto pubblico potranno essere obbligate dall'ente promotore a riscuotere una tassa di mobility pricing durante il progetto anche da passeggeri in possesso di titoli di trasporto acquistati prima del suo inizio, in particolare quelli a tariffa forfettaria come ad esempio l'abbonamento generale. L'obbligo non sarà applicato ai minorenni fino a 16 anni non compiuti in ragione del fatto che non sarebbero soggetti alla tassa nemmeno se passeggeri nel traffico motorizzato privato.

*Cpv. 2:* saranno esentati dalla tassa in particolare non vedenti e ipovedenti aventi diritto al trasporto gratuito sui mezzi pubblici di prossimità in virtù di una tessera di legittimazione. Lo stesso vale per gli accompagnatori che viaggiano a titolo gratuito se muniti di apposita tessera.

#### *Art. 10 Entità della tassa*

Essendo i capoversi 1 e 2 del presente articolo analoghi a quelli dell'articolo 8, si rimanda ai relativi commenti.

In base al capoverso 3, le misure di riduzione tariffaria vigenti prima dell'inizio del progetto pilota possono essere mantenute anche per la durata dello stesso. Se perseguono lo stesso obiettivo del mobility pricing (ad es. agevolazioni in fasce orarie marginali), non comportano comunque alcun problema. Se invece non sono compatibili con gli obiettivi del progetto, vi si può rimediare aumentando di conseguenza la tassa di mobility pricing.

#### *Art. 11 Divieto di riduzioni tariffarie*

Il divieto di abbassare le tariffe vigenti durante l'esperimento, volto a garantire che l'effetto regolatore della tassa di mobility pricing non sia vanificato da riduzioni successive, riguarda solo gli spostamenti soggetti alla tassa. Se, ad esempio, la tassa fosse applicata solo nelle fasce orarie 6.00-8.00 e 17.00-19.00, anche durante il progetto si potrebbe continuare a emettere biglietti risparmio validi nel suo perimetro tra le 8.00 e le 17.00.

#### *Art. 12 Corresponsione anonima della tassa*

L'acquisto di titoli di trasporto non nominativi da un distributore automatico dovrà essere possibile anche qualora questi comprendano una tassa di mobility pricing. Lo stesso vale per i titolari di titoli a tariffa forfettaria che, a seconda dell'impostazione del progetto, dovranno versare una tassa specifica aggiuntiva per ciascun viaggio.

#### *Art. 13 Trasferimento dei proventi della tassa*

La riscossione della tassa di mobility pricing non dovrà generare costi aggiuntivi per le imprese di trasporto, che potranno pertanto detrarre i relativi oneri dall'importo da trasferire all'ente.

<sup>6</sup> Accordo del 21 giugno 1999 fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (RS 0.740.72)



#### Art. 14 Principio

Per garantire il rispetto delle prescrizioni della presente legge e verificare la concessione di contributi, prima di autorizzare un progetto pilota i Cantoni dovranno richiedere l'approvazione del DATEC.

#### Art. 15 Studio di fattibilità

Lo studio di fattibilità, volto a concretizzare nel modo migliore l'idea sottesa all'esperimento, è il punto di partenza dell'intero progetto e fa parte della «fase di inizializzazione». Oltre a essere uno strumento per l'attuazione, costituisce una base decisionale sulla realizzabilità di un progetto, in quanto consente di decidere se e come realizzare un progetto e di individuare i progetti destinati a fallire (opportunità e rischi, acquisizione di conoscenze, costi-benefici ecc.). Fornisce inoltre indicazioni sulla direzione da seguire nella fase attuativa e sulle dimensioni del test. I risultati, da riportare nella richiesta al DATEC, servono anche a mostrare le condizioni contestuali per lo svolgimento.

#### Art. 16 Domanda di approvazione

L'elenco definisce in maniera non esaustiva le informazioni che devono necessariamente essere contenute nella documentazione da consegnare al DATEC. Essendo alcuni punti già evidenti, in questa sede sono commentate solo alcune lettere.

*Let. a:* si tratta degli aspetti indicati all'articolo 2, in particolare le conoscenze specifiche che si intendono ottenere con il progetto pianificato.

*Let. b:* per descrivere gli effetti previsti sui trasporti si devono illustrare, il più dettagliatamente possibile e usando diversi parametri quantitativi, la situazione attuale e i cambiamenti cui mira il progetto. A seconda delle esigenze, si può anche ricorrere a modellizzazioni del traffico. Gli altri effetti devono essere descritti da un punto di vista quantitativo o qualitativo.

*Let. c:* il sistema di tariffazione specifica il tipo di tassa, l'importo e le condizioni o situazioni nelle quali è applicata, oltre ai soggetti tassabili.

*Let. f:* vanno illustrati il metodo di riscossione della tassa e le modalità di attuazione concreta nel progetto e nel relativo perimetro, tra cui in particolare tecnologia e processi di riscossione, controllo e sanzionamento, distribuzione e informazione, flusso e protezione dei dati.

*Let. h:* i costi devono essere indicati in maniera dettagliata, specificandone l'origine e suddividendoli per singole fasi, in particolare progettazione (studi preliminari, studi dettagliati ecc.), realizzazione (attuazione, predisposizione dell'infrastruttura), operatività (fase in cui è riscossa la tassa) e valutazione.

*Let. i:* si veda al riguardo l'articolo 22 del disegno legislativo e relativi commenti. In questo contesto va illustrato come si intendono utilizzare le entrate nel progetto pilota specifico.

*Let. j:* si veda al riguardo l'articolo 19 del disegno legislativo e relativi commenti. In questo contesto vanno illustrate concretamente le modalità di monitoraggio e valutazione.

*Let. k:* a seconda dell'impostazione del progetto, l'attuazione richiede l'elaborazione di dati che permettono di risalire a persone identificate o identificabili o eventualmente di creare profili di mobilità di veicoli e persone. La protezione dei dati è pertanto di fondamentale importanza nell'impostazione dei progetti pilota. Da un punto di vista tecnico e organizzativo, le tecnologie attualmente disponibili sono sufficienti a garantire le prescrizioni legali in materia, purché vengano rispettati i principi di trasparenza, minimizzazione dei dati e limitazione della conservazione. La protezione dei dati deve essere considerata già nella pianificazione tecnica, secondo l'approccio *privacy by design*, che considera questo criterio come una funzione essenziale propria del sistema e non un'esigenza estranea ed esterna ad esso. Per garantire che si tenga sufficientemente conto della protezione dei dati, il richiedente dovrà fornire una prova della conformità del progetto in materia, da presentare al DATEC prima del rilascio dell'approvazione. A tal fine è sufficiente l'attestazione della competente autorità cantonale. Poiché la Confederazione stabilisce solo le condizioni quadro, mentre i progetti pilota saranno realizzati da Comuni e Cantoni, la protezione dei dati sarà disciplinata dal diritto cantonale. Per tutelare le esigenze in materia, è imprescindibile che la competente autorità sia coinvolta fin dall'inizio nell'elaborazione dei progetti pilota.

*Let. m:* per poter applicare anche in seguito i risultati dei progetti pilota, eventualmente in un contesto più ampio o nazionale, è opportuna un'assistenza scientifica: essa è obbligatoria e al momento dell'approvazione del DATEC dovranno essere documentate modalità e forma.

#### Art. 17 Esame e approvazione

*Cpv. 1:* i progetti pilota hanno lo scopo di raccogliere informazioni riguardo alla nuova tariffazione della mobilità e di fornire al legislatore le basi necessarie per un'eventuale futura introduzione di una normativa definitiva. Occorre pertanto selezionarli con cura, verificando se soddisfano gli obiettivi menzionati e sono anche d'interesse nazionale. Il DATEC potrà inoltre approvare nuovi progetti solo se, rispetto a quelli già autorizzati, permettono l'acquisizione di nuove o ulteriori conoscenze. Questo per evitare che vengano realizzati progetti pilota molto simili o identici senza valore aggiunto.

*Cpv. 2:* data la mancanza di basi costituzionali per una nuova tassa di mobility pricing permanente in ambito stradale, occorre limitare il numero di progetti pilota: a tal fine è introdotta la disposizione secondo cui non sussiste alcun diritto soggettivo all'approvazione di un progetto pilota. Il numero effettivo deve essere lasciato alla discrezionalità del DATEC, in modo da poter agire in base alla situazione e alle esigenze. Per dare comunque un'indicazione di massima ed evitare false illusioni, si suppone che vengano approvati complessivamente circa cinque progetti.

#### Art. 18 Autorizzazione

*Cpv. 1:* i Cantoni sono l'autorità gerarchicamente più idonea ad autorizzare i progetti pilota sul proprio territorio. Poiché gli effetti sui trasporti e di altro tipo possono estendersi anche oltre il perimetro del progetto, è necessario che l'esperimento sia concordato con il Cantone, il quale rilascia la relativa autorizzazione.

*Cpv. 2:* i progetti pilota che interessano eccezionalmente il territorio di due o più Cantoni dovranno essere autorizzati dal Cantone il cui territorio è in maggior misura compreso nel perimetro del progetto. Prima di rilasciare l'autorizzazione si dovrà ottenere il consenso degli altri Cantoni interessati, coordinando la procedura di conseguenza.

*Cpv. 3:* la procedura di autorizzazione sarà disciplinata dal diritto cantonale. Se necessario, il Cantone dovrà emanare apposite disposizioni per designare le autorità competenti per l'esecuzione della procedura autorizzativa all'interno dell'amministrazione cantonale. La normativa cantonale dovrà inoltre prevedere eventuali possibilità di presentare ricorso od opposizione contro i singoli progetti.

#### *Art. 19 Monitoraggio e valutazione*

*Cpv. 1:* l'esperimento dovrà osservare e rilevare la situazione dei trasporti, ovvero le variazioni oggetto di studio, in maniera sistematica e per l'intera durata, per poter individuare rapidamente eventuali conseguenze negative involontarie e se del caso adeguare l'impostazione del progetto. Il monitoraggio non dovrà essere limitato al perimetro progettuale, ma, a seconda dell'impostazione e della situazione, estendersi anche al bacino circostante. Il monitoraggio predispone inoltre le basi per la valutazione.

*Cpv. 2:* la valutazione dovrà soddisfare gli standard usuali di «best practice». L'articolo definisce gli aspetti da analizzare nel relativo rapporto e quindi i provvedimenti da adottare già prima dell'inizio del progetto per poter effettuare una valutazione corretta.

#### *Art. 20 Trasmissione dei dati al DATEC*

L'articolo 20 è volto a consentire l'uso di dati anonimizzati per scopi di ricerca. In particolare, i dati ottenuti dagli enti promotori nell'attuazione dei progetti pilota potranno essere analizzati anche dalla Confederazione.

#### *Art. 21 Contributi federali*

*Cpv. 1:* le informazioni ricavate dai progetti pilota locali hanno rilevanza nazionale, motivo per cui anche la Confederazione è interessata ai risultati delle valutazioni. Poiché, tuttavia, solo una valutazione di qualità può fornire informazioni utili, i costi delle valutazioni e per la stesura dei relativi rapporti sono piuttosto alti. È pertanto giustificata una partecipazione limitata della Confederazione a tali spese, oltre che ai costi effettivi di progettazione (ad es. realizzazione di studi preliminari, piani, progetti). Sono invece esclusi i costi di monitoraggio, in quanto risultanti nella fase operativa ovvero nel periodo in cui viene riscossa la tassa. La partecipazione della Confederazione è limitata al 60 per cento, fino a un massimo di 2 milioni di franchi per progetto. I costi eccedenti sono a carico dell'ente promotore. Nel caso in cui il numero di domande superi le risorse disponibili, in conformità con l'articolo 13 della legge del 5 ottobre 1990 sui sussidi, il DATEC dovrà stabilire un ordine di priorità per l'approvazione dei progetti e il versamento dei contributi concessi su tale base.

*Cpv. 2:* le modalità di concessione dei contributi saranno disciplinate dopo l'approvazione del progetto in un contratto di sovvenzione tra l'ente promotore e il DATEC.

#### *Art. 22 Utilizzo dei proventi della tassa*

*Cpv. 1:* l'introduzione sperimentale del mobility pricing genera anche delle entrate, che servono a coprire i costi di realizzazione dei progetti, in particolare quelli direttamente connessi alla riscossione delle tasse.

*Cpv. 2:* eventuali eccedenze (proventi netti) spettano all'ente promotore, il quale, pur non essendo completamente libero di decidere come utilizzarle, dispone comunque di un ampio margine di discrezionalità. È prevista una destinazione vincolata dei proventi netti per iniziative ed esigenze legate ai trasporti, tuttavia decisamente più ampia rispetto a quanto stabilito da altri atti normativi federali in materia di trasporti. I fondi dovranno essere impiegati nel bacino dei trasporti dell'ente promotore per finanziare investimenti relativi a tutte le modalità di trasporto, ma anche i costi operativi degli impianti. Le eccedenze realizzate a livello cantonale o locale possono anche servire a detassare i trasporti nell'area interessata da un progetto pilota. In un contesto come la Svizzera, caratterizzata dalla presenza di agglomerati urbani, i sistemi di trasporto sia pubblico che privato non conoscono confini comunali né cantonali. Di conseguenza, le entrate potranno essere utilizzate anche per esigenze legate ai trasporti al di fuori del perimetro sperimentale, ossia nell'intero bacino di utenza circostante. In questo modo s'intende consentire un utilizzo mirato delle risorse a beneficio dell'intera regione. Quest'ampia destinazione vincolata potrebbe rappresentare un importante fattore per ottenere il consenso politico a un progetto pilota, potendo dimostrare alla popolazione che la tassa di mobility pricing, oltre ad avere un effetto regolatore sul traffico, va anche a beneficio dei trasporti e non è utilizzata per alimentare il bilancio generale. Il piano strategico Mobility pricing del Consiglio federale del 2016 elenca sette principi organizzativi fondamentali, tra cui quello della «compensazione», secondo il quale non si deve pagare di più, ma diversamente. Nei progetti pilota questo principio potrebbe essere di difficile attuazione: data la limitazione locale, nel resto della Svizzera continuerebbero infatti a sussistere i venticinque sistemi di tassazione (traffico motorizzato privato) e tariffazione (trasporto pubblico). Un'attuazione in via sperimentale sarebbe molto complessa per problemi di delimitazione e conseguenti oneri eccessivi.

#### *Art. 23 Cofinanziamento della Confederazione*

Oltre ai progetti pilota con imposizione di una tassa, anche quelli a partecipazione volontaria potranno essere sostenuti con contributi federali, essendo in grado di fornire importanti informazioni sulla regolazione della domanda di trasporto e della mobilità attraverso sistemi tariffari differenziati. Anche queste informazioni sono di interesse nazionale e possono costituire una base fondamentale per un'eventuale successiva introduzione del mobility pricing. Anche in questo caso il DATEC dovrà stabilire un ordine di priorità ai sensi dell'articolo 13 della legge sui sussidi nel caso in cui il numero di domande superi le risorse disponibili.

#### *Art. 24 Beneficiari*

Trattandosi di progetti pilota a partecipazione volontaria, oltre agli enti pubblici i richiedenti possono essere anche imprese e organizzazioni di diritto pubblico e privato.

#### *Art. 25 Domanda di cofinanziamento federale*

L'elenco definisce in maniera non esaustiva le informazioni che devono essere necessariamente contenute nella documentazione. Essendo alcuni punti già chiari, in questa sede sono commentate solo alcune lettere.

*Lett. a:* si tratta di spiegare quali aspetti indicati all'articolo 2 sono esaminati, specificando per il singolo progetto quali tesi o questioni s'intende analizzare.

*Lett. b:* per poter valutare le conoscenze che si suppone di acquisire o il loro elemento innovativo occorre documentare lo stato attuale della ricerca nell'ambito da esaminare e illustrare le lacune che si vogliono colmare attraverso il progetto pilota.

*Lett. c:* si tratta di illustrare l'impostazione del sistema di incentivazione o di tariffazione oggetto di esame. Il sistema scelto deve definire in particolare oggetto, luogo, entità e modalità della tariffazione.

*Lett. d:* per quanto riguarda metodo, approccio e strategia di ricerca da adottare nei singoli progetti, esistono ampi margini di libertà, dipendendo la scelta dallo scopo perseguito e dalla questione esaminata. Qui si richiede di fornire informazioni concrete e vincolanti su come sarà effettivamente condotto il progetto pilota e con quali strumenti tecnici sarà attuato, come saranno selezionati i partecipanti e come sarà garantito l'ottenimento di un campione rappresentativo e adeguato alla situazione.

*Lett. g:* i costi dovranno essere indicati in maniera dettagliata, specificandone l'origine e suddividendoli per singole fasi, in particolare progettazione (studi preliminari, studi dettagliati, ecc.), realizzazione, operatività e valutazione.

*Lett. i:* si veda al riguardo l'articolo 28 del disegno legislativo e relativo commento. Si tratta di spiegare concretamente come si svolge la valutazione.

*Lett. j:* per poter applicare anche in seguito i risultati dei progetti pilota, eventualmente in un contesto più ampio o nazionale, è opportuna un'assistenza scientifica: essa è obbligatoria e al momento dell'approvazione del DATEC dovranno essere documentate modalità e forma.

*Lett. k:* si deve illustrare in che modo si tiene conto della protezione dei dati nel progetto pilota.

#### *Art. 26 Esame dei progetti pilota*

I progetti pilota sono volti a fornire informazioni riguardo alla nuova tariffazione della mobilità e con esse le basi necessarie al legislatore per un'eventuale futura introduzione di una normativa definitiva. Devono pertanto essere sostenuti finanziariamente dalla Confederazione solo progetti d'interesse nazionale che soddisfino gli obiettivi qui menzionati. Il DATEC potrà inoltre approvare nuovi progetti solo se, rispetto a quelli già autorizzati, permettono di acquisire nuove o ulteriori conoscenze. Questo per evitare che vengano realizzati progetti pilota molto simili o identici senza apportare valore aggiunto.

#### *Art. 27 Entità del contributo federale*

*Cpv. 1:* i contributi federali, limitati al 60 per cento e a un importo massimo di due milioni di franchi per progetto pilota, sono destinati a coprire i costi di progetto effettivi (in particolare del personale per pianificazione, esecuzione, valutazione o costi per l'attuazione tecnica), ma anche a fornire incentivi economici ai partecipanti.

*Cpv. 2:* le modalità di concessione dei contributi saranno disciplinate dopo l'approvazione del progetto, analogamente ai contributi di cui all'articolo 21 capoverso 2, in un contratto di sovvenzione tra il richiedente e il DATEC.

*Cpv. 3:* con la presente disposizione, che nega il diritto soggettivo a un contributo federale, s'intende limitare il numero di progetti pilota a partecipazione volontaria cofinanziati dalla Confederazione, in modo da poter agire in base alla situazione e alle esigenze. Per dare un'indicazione di massima ed evitare false illusioni, si suppone che nel complesso potranno essere sovvenzionati circa cinque progetti.

#### *Art. 28 Rapporto di valutazione*

La valutazione dovrà soddisfare gli standard usuali di «best practice». L'articolo definisce gli aspetti da analizzare nel relativo rapporto e quindi i provvedimenti da adottare già prima dell'inizio del progetto per poter effettuare una valutazione corretta. Come spiegato in precedenza, i progetti a partecipazione volontaria sono concepiti solo per gruppi ridotti e non si ripercuotono sull'effettiva situazione dei trasporti, né tantomeno su aspetti quali l'ambiente o l'economia. Si rinuncia pertanto all'obbligo di predisporre un monitoraggio non essendo esso indispensabile e alla lettera b, piuttosto che di conseguenze, si preferisce parlare di risultati.

#### *Art. 29 Trasmissione dei dati al DATEC*

Trattandosi di una disposizione analoga a quella dell'articolo 20, si rimanda ai relativi commenti.

#### *Art. 30 Referendum ed entrata in vigore*

La presente legge sottostà a referendum facoltativo ai sensi dell'articolo 141 capoverso 1 lettera a Cost. Data l'assenza di una base costituzionale, deve esserne limitata la validità temporale: si ritiene adeguata una durata di dieci anni.

### **3 Ripercussioni**

#### **3.1 Ripercussioni per la Confederazione**

##### **3.1.1 Ripercussioni finanziarie**

Per la progettazione e la valutazione di progetti pilota che prevedono l'applicazione di una tassa sono previsti contributi federali fino a due milioni di franchi per progetto: nel caso di cinque progetti, possono ammontare a un massimo di dieci milioni di franchi.

Anche per i progetti pilota con partecipazione volontaria sono previsti contributi federali analoghi: in caso di partecipazione a cinque progetti, la spesa massima è anche in questo caso di dieci milioni di franchi.

Nell'arco della durata decennale della legge, quindi, si prevedono complessivamente spese supplementari per la Confederazione di 20 milioni di franchi e in media di 2 milioni di franchi all'anno. Resta da chiarire in quale periodo avranno luogo le spese, tenendo presente che i costi di progettazione si sostengono all'inizio di un progetto e quelli di valutazione soprattutto alla fine. Al tempo stesso si presume che i progetti saranno realizzati con velocità diverse. Attualmente non è dunque possibile indicare il fabbisogno di risorse nel tempo.

### **3.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale**

I lavori a livello federale connessi alla proposta saranno svolti con le risorse umane esistenti. Il progetto non ha pertanto alcuna ripercussione sul personale della Confederazione.

### **3.1.3 Altre ripercussioni**

Non si prevedono altre ripercussioni per la Confederazione.

### **3.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna**

Il progetto non ha ripercussioni dirette sull'insieme dei Cantoni e Comuni. La legge permette infatti di realizzare progetti pilota, ma non prevede alcun obbligo al riguardo per gli enti pubblici. Sono pertanto interessati solo i Cantoni e Comuni che intendono condurre un tale esperimento e, essendo il numero di progetti possibili molto limitato, si tratta comunque di pochi enti.

### **3.3 Ripercussioni per l'economia**

Le ripercussioni sull'economia sono state stimate sulla scorta del modulo «Quick check» per l'analisi d'impatto della regolamentazione, da cui è risultato che il progetto ha rilevanza solo minima o inesistente sui punti esaminati. Non è possibile formulare affermazioni concrete nel dettaglio, non essendo ancora noti area geografica e numero di progetti pilota condotti, né il modo in cui saranno organizzati. Gli effetti economici sull'intera Svizzera dovrebbero essere trascurabili, data la forte limitazione territoriale e temporale dei singoli progetti.

I progetti pilota sono volti a risolvere i problemi di traffico esistenti attraverso nuove forme di tariffazione. Si prevede pertanto un impatto positivo sulla circolazione, che dovrebbe riflettersi anche su economia e società.

Se un progetto pilota viene implementato, le ripercussioni effettive possono essere rilevate e confrontate con le previsioni/aspettative. Va evidenziato in questa sede soprattutto l'effetto regolatore con il conseguente miglioramento delle condizioni di viabilità, ma anche possibili sinergie quali ad esempio la riduzione dell'inquinamento ambientale. Al momento non è possibile quantificare gli effetti, che saranno diversi a seconda della situazione e dell'impostazione dei singoli progetti.

### **3.4 Ripercussioni per la società**

Il temporaneo miglioramento dei problemi di viabilità locali atteso dai progetti pilota potrebbe avere nel complesso anche un impatto positivo sulla società locale, anche in questo caso più o meno marcato a seconda della situazione e dell'impostazione del progetto. D'altra parte il tentativo di influenzare la mobilità attraverso i prezzi può comportare costi maggiori per determinati utenti, un aspetto questo inevitabile perché intrinseco del sistema. I prezzi più elevati possono tuttavia accompagnarsi anche a un miglioramento della situazione viaria, da cui gli utenti possono in definitiva trarre vantaggio.

### **3.5 Ripercussioni per l'ambiente**

Il progetto non è concepito primariamente come misura di tutela ambientale. Ciononostante, i cambiamenti comportamentali indotti dai progetti pilota sul mobility pricing possono avere effetti positivi sull'ambiente, in particolare un miglioramento della qualità dell'aria e delle immissioni sonore nonché una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> grazie alla fluidificazione della circolazione.

## **4 Rapporto con il programma di legislatura e con le strategie del Consiglio federale**

### **4.1 Rapporto con il programma di legislatura**

Il progetto non figura né nel messaggio del 29 gennaio 2020<sup>7</sup> sul programma di legislatura 2019–2023 né nel decreto federale del 21 settembre 2020<sup>8</sup> sul programma di legislatura 2019–2023. I lavori della seconda tappa sul mobility pricing si sono conclusi solo a fine 2019, pertanto le riflessioni sullo svolgimento di progetti pilota sono state successive all'elaborazione del programma di legislatura.

### **4.2 Rapporto con le strategie del Consiglio federale**

Nel messaggio del 29 gennaio 2020<sup>9</sup> sul programma di legislatura 2019–2023 il Consiglio federale presenta il proprio obiettivo in materia di trasporti con la relativa strategia (cfr. obiettivo 6), secondo cui la Svizzera garantisce infrastrutture di trasporto e TIC affidabili e dotate di una solida base finanziaria. Un importante fattore di successo economico consiste, secondo il Consiglio federale, in infrastrutture di trasporto e TIC efficienti, capillari e affidabili. Nel periodo di legislatura 2019–2023, e anche successivamente, si prevede un incremento demografico e un bisogno crescente di mobilità e di tecnologie della comunicazione. Si rendono pertanto necessari una modernizzazione costante delle infrastrutture esistenti e un potenziamento progressivo funzionale alle esigenze, tenendo in debita considerazione i requisiti sempre più stringenti in termini di efficienza, finanziabilità e sicurezza.

<sup>7</sup> FF 2020 1565

<sup>8</sup> FF 2020 7365

<sup>9</sup> FF 2020 1565

Il Collegio identifica inoltre nella digitalizzazione uno strumento per un utilizzo più efficiente ed equilibrato delle infrastrutture di trasporto, preparando così la strada a soluzioni di mobilità integrata. La presente proposta di legge per progetti pilota sul mobility pricing è un approccio per trovare nuove soluzioni che permettano di mantenere o addirittura accrescere funzionalità ed efficienza delle infrastrutture di trasporto.

L'attuale versione del Piano settoriale dei trasporti – Parte programmatica del 2006 stabilisce nelle strategie di sviluppo che la Confederazione verifichi l'efficacia della gestione della domanda, come la regolazione attraverso misure tariffarie per influenzare l'utilizzo delle infrastrutture di trasporto.<sup>10</sup> La bozza della parte programmatica, al momento in revisione, prevede che Confederazione, Cantoni e Comuni regolino la domanda di trasporto in termini territoriali e temporali. In particolare, la Confederazione deve creare le condizioni quadro necessarie e incoraggiare Cantoni e Comuni, ma anche privati, ad applicare misure specifiche.<sup>11</sup>

## **5 Aspetti giuridici**

### **5.1 Costituzionalità**

Nei settori della circolazione stradale e del trasporto pubblico la Confederazione dispone di ampie competenze legislative (art. 82 e 87 Cost.). Un'impostazione differenziata del sistema tariffario per l'utilizzo dei mezzi pubblici (art. 81a cpv. 2 Cost.) non è esclusa a livello costituzionale, ma la norma non concede né alla Confederazione né ai Cantoni la competenza di riscuotere una tassa in aggiunta al titolo di trasporto. Per quanto riguarda le strade pubbliche, l'articolo 82 capoverso 3 Cost. stabilisce che il loro utilizzo non può essere soggetto alla riscossione di tasse. L'Assemblea federale ha tuttavia la facoltà di autorizzare eccezioni (sulla portata di questa competenza cfr. punto 5.1.1).

Il costante aumento della mobilità comporta in determinati luoghi e orari il raggiungimento dei limiti di capacità delle infrastrutture di trasporto, mentre terreni e risorse finanziarie per il loro potenziamento scarseggiano. Un sistema di tassazione della mobilità per influenzare la circolazione potrebbe consentire di sfruttare in maniera più equilibrata le infrastrutture esistenti e risparmiare fondi pubblici. Prima di introdurre il mobility pricing in tutta la Svizzera e di creare le basi giuridiche necessarie a livello costituzionale e legislativo, rientra nell'interesse pubblico generale verificare l'efficacia di questo strumento su base sperimentale. Per raccogliere esperienze su funzionamento, efficacia e accettazione di questo sistema sono assolutamente necessarie prove sul campo. Mediante pochi progetti pilota mirati, chiaramente delimitati nello spazio e nel tempo, si potranno acquisire le conoscenze necessarie per disporre di una solida base decisionale. Questi risultati vanno a beneficio dell'intera popolazione. Gli enti pubblici (Cantoni e Comuni) non sono obbligati a partecipare a un progetto pilota, né la riscossione di una tassa di mobility pricing rappresenta una grave ingerenza nei diritti fondamentali. Il disegno di legge di durata limitata proposto per lo svolgimento di progetti pilota è retto dall'articolo 173 capoverso 2 Cost. (riguardo alla forma della legge federale per la normativa sperimentale, cfr. punto 5.1.2). Un'introduzione definitiva del mobility pricing richiede una modifica della Costituzione e la creazione delle opportune basi giuridiche a livello di legge e ordinanza.

#### **5.1.1. Portata dell'articolo 82 capoverso 3 secondo periodo Cost.**

L'articolo 82 capoverso 3 Cost. dichiara la gratuità dell'utilizzo delle strade. L'Assemblea federale, che in base al secondo periodo di questo capoverso può autorizzare deroghe, finora ne ha decretata solo una e riguarda la galleria del Gran San Bernardo, al confine tra Svizzera e Italia. Altri casi che il Consiglio federale intendeva sottoporre alla decisione delle Camere non sono stati trattati per diverse ragioni, in particolare perché progetti come quello di Ginevra (Traversée de la Rade) e della città di Berna (Schanzentunnel) sono stati respinti in votazioni popolari. Voler derivare una prassi dall'unico caso di applicazione dell'articolo costituzionale non è quindi opportuno.

La competenza attribuita al Parlamento di stabilire deroghe al principio dell'esenzione da tasse si riferisce a singole opere (o tratti) specifiche. Non si estende invece a deroghe intese come tasse applicate a intere regioni, città o Comuni né limitate a un certo periodo. L'introduzione di pedaggi per l'utilizzo di strade pubbliche, ad esempio nelle città, analogamente agli esempi esteri (cfr. punto 1.5), non è pertanto contemplata dal testo costituzionale.

#### **5.1.2. Svolgimento di progetti pilota sulla base di una legge federale**

Lo svolgimento di progetti pilota sulla base di una legge federale di durata limitata si fonda sulle considerazioni che seguono.

Nell'ambito del mobility pricing una normativa sperimentale è indispensabile per acquisire solide basi decisionali in vista di un'attuazione definitiva (secondo esigenze e idoneità). Le norme per consentire progetti pilota sono in genere definite dal Consiglio federale attraverso ordinanze temporanee, se successivamente l'eventuale atto definitivo deve essere una legge e purché la normativa sperimentale non differisca dalla legge. Tali ordinanze devono essere accompagnate da controlli e valutazioni degli effetti che consentono di accertare se e come, in seguito alla fase sperimentale, sia opportuno e necessario legiferare. Ricerca e test non devono tuttavia trasformarsi in un pretesto per interventi statali senza sufficienti basi giuridiche, altrimenti si rischia che il Consiglio federale scavalchi parzialmente le competenze del Parlamento. A fronte delle circostanze singolari, in particolare nel settore dei trasporti (cfr. precedente punto 5.1), è opportuno creare in via eccezionale una legge temporanea soggetta a referendum facoltativo (si veda al riguardo la valutazione dell'Ufficio federale di giustizia del 2005 in: Introduzione di un road pricing in adempimento del postulato CCT - CN del 16.11.2004, Rapporto del Consiglio federale sulla possibile introduzione di pedaggi stradali in Svizzera, allegato 2) in grado di contribuire a una legittimazione democratica della riscossione temporanea di tasse su strade pubbliche e nel trasporto pubblico in determinate aree geografiche (Comuni, agglomerati o Cantoni). La legge quadro proposta, pur delimitando chiaramente il margine di manovra per eventuali progetti pilota, permette ai potenziali enti interessati di condurre diversi progetti lasciando loro la libertà necessaria.

<sup>10</sup> DATEC, Piano settoriale dei trasporti, Parte programmatica del 26 aprile 2006; p. 17. [www.are.admin.ch](http://www.are.admin.ch) > Sviluppo e pianificazione del territorio > Strategia e pianificazione > Concezioni e piani settoriali > Piani settoriali della Confederazione > Trasporti > Parte programmatica

<sup>11</sup> DATEC, Mobilità e territorio 2050: Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica, progetto per la consultazione del 15 settembre 2020; p. 34. Sviluppo e pianificazione del territorio > Strategia e pianificazione > Concezioni e piani settoriali > Piani settoriali della Confederazione > Trasporti > Parte programmatica > PTPP procedura di audizione e partecipazione

## **5.2                   Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera**

Gli impegni internazionali della Svizzera nell'ambito della circolazione stradale e nel settore del trasporto pubblico derivano in primo luogo dall'Accordo del 21 giugno 1999 fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (Accordo sui trasporti terrestri). Poiché i veicoli di oltre 3,5 tonnellate sono necessariamente esclusi dall'ambito di applicazione, il progetto non interferisce con le disposizioni di suddetto Accordo sulla riscossione di tasse nel traffico merci pesanti (TTPCP) e non è pertanto in contrasto con gli obblighi internazionali della Svizzera. Per quanto riguarda la riscossione di tasse per l'utilizzo delle strade pubbliche e la definizione di tariffe nel trasporto pubblico, gli Stati godono di piena autonomia.

## **5.3                   Forma dell'atto**

Il progetto è impostato come legge federale temporanea, soggetta a referendum facoltativo (cfr. al riguardo anche il punto 5.1.2).

## **5.4                   Subordinazione al freno alle spese**

La spesa pubblica è disciplinata dal principio del freno alle spese, secondo cui a partire da una certa soglia l'Assemblea federale delibera a maggioranza qualificata. L'articolo 159 capoverso 3 lettera b Cost. stabilisce che i crediti d'impegno e i limiti di spesa sono approvati a maggioranza di ciascuna Camera se comportano nuove spese una tantum superiori a 20 milioni di franchi o nuove spese ricorrenti superiori a 2 milioni di franchi. Questi importi non sono superati se raggiunto il numero massimo di progetti pilota possibili (cinque progetti a pagamento e cinque a partecipazione volontaria; cfr. punto 3.1.1), pertanto i contributi federali previsti nel quadro del presente progetto non vanno subordinati al freno alle spese.

## **5.5                   Conformità alla legge sui sussidi**

I contributi della Confederazione ai richiedenti di cui agli articoli 21 e 27 del disegno di legge costituiscono delle sovvenzioni, motivo per cui sono applicabili le disposizioni della legge federale del 5 ottobre 1990 sui sussidi. I principi della legge sui sussidi non sono messi in discussione dalle disposizioni proposte.

## **5.6                   Delega di competenze legislative**

Non sono delegate competenze legislative: il progetto è concepito come legge quadro e gli enti interessati sono tenuti a rispettare le disposizioni stabilite. Ciononostante, poiché il progetto mira esplicitamente a un'impostazione per quanto possibile differenziata di eventuali progetti pilota, i Cantoni sono liberi di definire le regole di un progetto concreto, fatta eccezione per le condizioni quadro.

L'attuazione del progetto potrebbe richiedere che i Cantoni interessati da progetti pilota, ed eventualmente anche i Comuni stessi, definiscano al loro livello il quadro normativo corrispondente. Non è tuttavia una questione che riguarda il legislatore nazionale.

## **5.7                   Protezione dei dati**

A seconda della tecnologia di rilevamento prescelta, l'attuazione di progetti pilota nel quadro del presente disegno può rivelarsi problematica in termini di protezione dei dati, di cui sono responsabili in primo luogo i richiedenti, ossia gli enti promotori. Per garantire l'ottemperanza ai requisiti in materia, prima dell'autorizzazione deve essere presentata al DATEC una prova della conformità del progetto con la protezione dei dati (cfr. art. 16 lett. k e 25 lett. k del disegno di legge). Agli utenti dei trasporti pubblici sarà inoltre concesso il diritto di versare la tassa anonimamente, vale a dire attraverso un titolo di trasporto non nominativo.