

Pedaggi stradali (road pricing): inadeguati, costosi e poco efficaci

Nel 2005 il Consiglio nazionale ha incaricato il Consiglio federale di presentare un rapporto sui pedaggi stradali. Su questa base il Consiglio federale, verso la fine del 2007 ha autorizzato alcuni esperimenti di pedaggi stradali nelle città e negli agglomerati. Tuttavia, l'introduzione di tasse stradali pone dei problemi giuridici, poiché la Costituzione stabilisce che l'utilizzo delle strade pubbliche è esente da tasse. Per aggirare questo ostacolo il Consiglio federale vorrebbe adottare una legge federale limitata nel tempo.

La posizione di economiesuisse

Affinché il pedaggio stradale abbia un senso, i suoi costi elevati devono produrre risultati altrettanto importanti. Oggi, né la densità del traffico, né il finanziamento delle infrastrutture giustificano l'autorizzazione di esperimenti sui pedaggi stradali. Questi ultimi rischiano di provocare un aumento delle imposte e delle tasse per il traffico individuale motorizzato, e ciò senza contropartita. Occorre di conseguenza sfruttare interamente il potenziale delle misure di gestione del traffico, prima di proporre soluzioni il cui rapporto costo-utilità è poco favorevole.

26 gennaio 2009

Numero 3

dossier politica

Pedaggi stradali ("road pricing"): costosi e inadeguati in Svizzera

| | |
|---|---|
| Il Consiglio federale favorevole ai test sui pedaggi stradali | <p>1 Situazione attuale</p> <p>Già da qualche anno la questione dei pedaggi stradali è oggetto di dibattiti. Nel 2005 il Consiglio nazionale ha incaricato il Consiglio federale di presentare un rapporto sul tema, che doveva indicare in quale misura l'introduzione dei pedaggi stradali avrebbe avuto senso in Svizzera. Sulla base di questo rapporto il Consiglio federale ha autorizzato, alla fine del 2007, alcuni esperimenti applicando i pedaggi nelle città e negli agglomerati. Il DATEC è stato incaricato di elaborare un progetto di legge in tal senso. Sebbene il Parlamento abbia cancellato questo mandato dal programma della legislatura, il DATEC non ha cambiato rotta.</p> |
| Problema costituzionale | <p>L'introduzione di modelli di pedaggio stradale in Svizzera pone problemi sul piano giuridico. Conformemente all'articolo 82 della Costituzione, l'utilizzo delle strade pubbliche è esente da tasse. Le eccezioni a questo principio devono essere esplicitamente autorizzate dal Parlamento. Il Consiglio federale intende aggirare questa difficoltà adottando una legge limitata nel tempo che autorizzerebbe dei test nelle città e negli agglomerati. Questa legge regolerebbe le principali condizioni-quadro (scopo, cerchia delle persone assoggettate, oggetto e importo della tassa, ecc.). Per autorizzare definitivamente le tasse stradali, bisognerebbe modificare la Costituzione.</p> <p>Circa tre anni fa l'economiesuisse ha pubblicato un dossier politica intitolato « Misure di gestione per fluidificare il traffico stradale » nel quale essa esaminava le misure che permetterebbero di migliorare la fluidità del traffico. I pedaggi stradali non erano stati esclusi a priori, ma venivano comunque ritenuti poco interessanti per meglio gestire la circolazione. Dal momento che il Consiglio federale e alcune città hanno manifestato l'intenzione di introdurre a titolo sperimentale dei pedaggi stradali, l'economiesuisse intende esaminare più da vicino i vari modelli e valutare in particolare la loro pertinenza nel contesto della politica dei trasporti e della politica finanziaria. Le esperienze registrate in altri paesi europei, nonché le conclusioni a cui sono giunti alcuni studi recenti, permettono di valutare i diversi modelli di pedaggi stradali.</p> |
| | <p>2 Diversità dei modelli</p> <p>Per poterne discutere in modo obiettivo bisogna distinguere le varie formule in materia di tasse stradali e i loro effetti. In funzione dello scopo mirato, gli esperti preconizzano varie soluzioni.</p> <p><i>Pedaggio stradale</i></p> <p>Il pedaggio stradale consiste nell'introdurre una tassa legata all'utilizzo per il traffico individuale motorizzato. Esistono molteplici modelli:</p> <ul style="list-style-type: none">– <i>Object pricing</i>: Si tratta di una tassa che permette di finanziare un'opera particolare, come un ponte, una galleria o un tratto stradale. Le entrate servono generalmente a finanziare l'infrastruttura interessata. I costi d'investimento e di gestione dell'oggetto determinano l'ammontare della tassa.– <i>Cordon pricing (sistema di pedaggio urbano)</i>: Tassa percepita all'entrata o all'uscita da una determinata zona. L'obiettivo è in generale incitativo, di modo che la tassa è generalmente elevata. La « Congestion Charge » percepita a Londra ne è un esempio.– <i>Area pricing</i>: Questo sistema prevede inoltre la riscossione di una tassa per i tragitti effettuati all'interno di una zona, ciò che tende a massimizzare l'effetto incitativo. Una tassa nazionale calcolata in funzione della distanza percorsa ne costituisce una variante.– <i>Value pricing</i>: Tassa per l'uso privilegiato di alcune strade o vie.– <i>Congestion pricing</i>: Le tariffe sono adeguate in funzione della densità del traffico, al fine di raggiungere un effetto incitativo superiore. |

Regolare il traffico grazie a misure pecuniarie supplementari nei trasporti pubblici

Tassazione della mobilità

Contrariamente ai pedaggi stradali, la tassazione della mobilità prevede delle misure pecuniarie nei trasporti pubblici a scopi di gestione del traffico. Così, le tariffe dei trasporti pubblici possono essere più elevate durante gli orari di punta.

Si ignora ancora quale modello sarà tenuto in considerazione per gli esperimenti in Svizzera. Il Consiglio federale intende proporre una soluzione uniforme nella legge federale a durata limitata. Siccome sono soprattutto le città ad essersi interessate a questi strumenti di gestione del traffico, si può supporre che saranno privilegiati i modelli di *cordon pricing*.

Quali gli obiettivi?

3 **Analisi e valutazione**

I bisogni relativi all'introduzione di nuove tasse stradali in Svizzera devono essere valutati in funzione degli obiettivi mirati. Le ragioni più sovente evocate per giustificare l'introduzione dei pedaggi sono la gestione del traffico, il finanziamento delle infrastrutture e l'ambiente.

Ridurre la circolazione su taluni assi stradali

a) *L'obiettivo della gestione del traffico e la soppressione degli ingorghi*

La riscossione dei pedaggi stradali tende a ridurre la circolazione su taluni assi stradali o in alcune zone. L'obiettivo è quello di influenzare la domanda tramite l'ammontare della tassa. Gli esperti raccomandano questi modelli per città che presentano un traffico eccessivo. Gli esperimenti proposti dal Consiglio federale nel rapporto menzionato perseguono principalmente questo obiettivo. In tutto il mondo, soltanto alcune città hanno introdotto simili tasse d'incitamento. L'esempio più noto è quello di Londra, che percepisce dal 2003 un pedaggio di congestione nel centro cittadino.

Quando si valuta l'efficacia dei modelli, occorre evitare di esaminarli isolatamente, vale a dire separatamente dagli altri strumenti di gestione del traffico. In seguito, bisogna privilegiare le misure che presentano il miglior rapporto costo-utilità dal punto di vista macroeconomico. I pedaggi stradali hanno un certo effetto d'incitamento. Ciò è stato dimostrato in maniera teorica e parzialmente in maniera empirica. Le critiche denunciano tuttavia i seguenti inconvenienti:

Messa in atto e gestione costosa anche per i progetti-pilota

Rapporto costo-utilità poco vantaggioso: Gli esperti sono concordi nell'affermare che la gestione e la messa in atto di un sistema di pedaggi stradali è costosa. I costi salgono in generale al 30% o anche al 40% del prodotto. I costi sono ancora più elevati se il numero dei veicoli assoggettati è basso (esempio di numerose tratte stradali in Norvegia) o quando i costi del sistema sono molto elevati (esempio di Londra). Nel confronto, il costo di riscossione dell'imposta sugli oli minerali sale all'1,5% del provento dell'imposta lorda. A Londra, una parte sostanziale del provento (27%) è coperta dalle multe.

A Londra i costi di gestione, di comunicazione e di esecuzione rappresentano un terzo del provento totale. Senza le multe che ne generano il 27%, il provento netto sarebbe inferiore della metà.

Rapporto costo-reddito poco vantaggioso: esempio di Londra
Cifre dettagliate del sistema messo in atto a Londra, 2007/2008

| | In mio. £ | In % |
|---|------------|--------------|
| Costi aziendali, commerciali e operativi | 91 | 69 % |
| Altri costi | 40 | 31 % |
| Costi totali | 131 | 100 % |
| Tassa giornaliera standard per un veicolo (£ 8) | 146 | 54 % |
| Flotta dei veicoli, tassa giornaliera (£ 7) | 37 | 15 % |
| Veicoli dei residenti (£ 4 per settimana) | 12 | 4 % |
| Multe | 73 | 27 % |
| Provento | 268 | 100 % |
| Provento netto in lire sterline e in % del provento totale | 137 | 51 % |

Fonte: Transport for London, 2008, Congestion Charging – Impacts monitoring – Sixth Annual Report, luglio 2008, pagina 220

Anche in Svizzera ci si attendono costi elevati. Il sistema di riscossione esiste, ma i costi d'installazione e di manutenzione sono molto elevati rispetto alle entrate attese. Affinché l'introduzione di un pedaggio stradale abbia un senso dal punto di vista economico, i costi dovrebbero essere compensati da un'utilità di un livello corrispondente. Uno studio della banca cantonale di Zurigo¹ giunge alla conclusione che un pedaggio stradale potrebbe eventualmente avere un senso nella città di Zurigo a partire dal 2025. Attualmente, la città registra naturalmente degli ingorghi, ma la loro ampiezza non permette di giustificare i costi di tale dispositivo. Lo studio mostra inoltre che nelle piccole città, come Winterthur, i rallentamenti sono insufficienti per giustificare gli elevati costi di riscossione di un pedaggio stradale – anche dopo il 2025.

Cercare soluzioni più vantaggiose

In questo contesto ci si può chiedere se esistono soluzioni più vantaggiose. Questa pista è sovente trascurata nei dibattiti. Il legislatore dispone di numerose possibilità per fluidificare il traffico: gestione della circolazione grazie alle informazioni stradali, segnalazione dinamica, permessi di circolazione, sistemi di regolazione, ecc. Tali misure sono messe in atto con successo in numerose località. Prima di proporre soluzioni costose, occorre esaminare nel dettaglio gli strumenti esistenti e sfruttarne le possibilità. Per quanto concerne il pedaggio stradale, anche i progetti-pilota necessitano di investimenti importanti. I costi sono così elevati che non si può fare marcia indietro una volta che un progetto-pilota è in vigore. Infine, lo sviluppo delle infrastrutture stradali allevierebbe alcuni assi. L'aggiramento della città di Zurigo da ovest ne è un esempio. Val la pena attendere di conoscere l'impatto di tali investimenti prima di introdurre nuove tasse.

Le esperienze realizzate finora non hanno avuto molto successo

Effetto d'incitamento discutibile: La maggior parte degli esperti ritiene che il pedaggio stradale abbia un effetto incitativo. Nella realtà i risultati sono contrastanti. L'effetto dipende in gran parte dall'ammontare della tassa. Il numero dei tragitti è diminuito dal 5 % al 7 % soltanto nelle città di Oslo, Bergen e Trondheim, in Norvegia, mentre Londra è riuscita a diminuire il traffico del 20 % circa. L'ammontare della tassa percepita nella capitale britannica è di circa tre volte superiore: bisogna sborsare 8 sterline (17 franchi circa) per recarsi in centro città. Gli scenari esaminati nei diversi studi svizzeri lavoravano con l'ipotesi di una tassa inferiore ai 5 franchi.

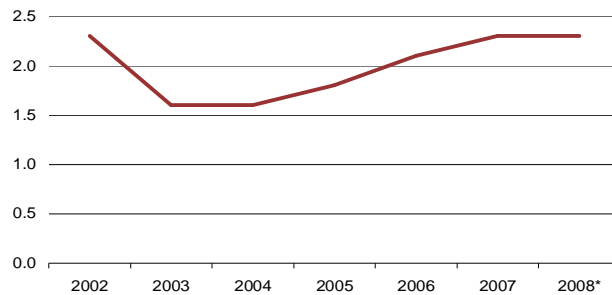
Gli ingorghi londinesi non sono diminuiti

Il numero delle corse è sensibilmente diminuito a Londra, tuttavia l'obiettivo di una diminuzione degli ingorghi non è stato raggiunto. Cinque anni dopo l'introduzione della "Congestion Charge", la densità del traffico è ancora elevata come quella esistente prima dell'adozione del dispositivo, anche se essa è temporaneamente diminuita. Né l'aumento della tassa (aumento da 5 a 8 £ nel 2005), né l'estensione della zona assoggettata (nel 2007) hanno influenzato questa evoluzione.

¹ ZKB, 2008, Wie weiter mit dem Verkehr – Strategien zur Verbesserung der Züricher Mobilität, April 2008, Züricher Kantonalbank

La situazione si è nuovamente deteriorata nel centro cittadino di Londra, mentre la fluidità era migliorata nel corso dei primi due anni. A partire dal 2007 la zona assoggettata contava la stessa situazione di ingorghi esistente prima dell'adozione del dispositivo.

Evoluzione del sovraccarico di traffico a Londra dopo l'introduzione della tassa
Misura dei ritardi medi nella zona assoggettata, in minuti per chilometro



* Da gennaio ad aprile

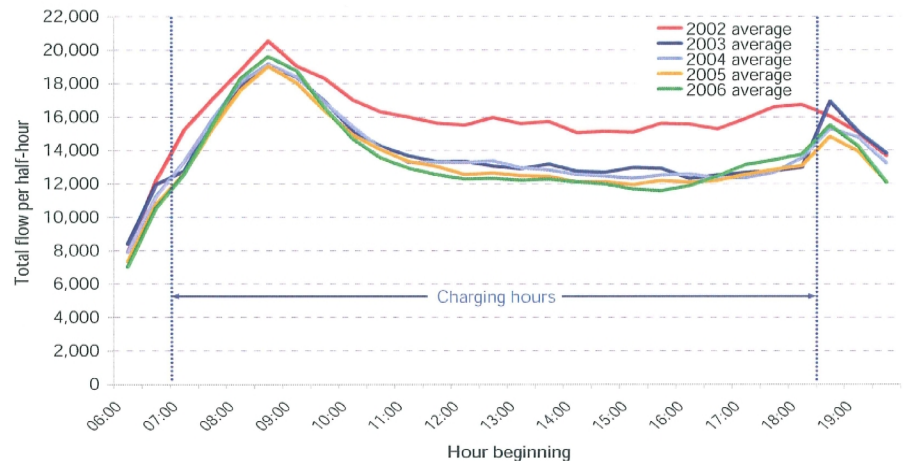
Fonte : Transport for London, 2008, Congestion Charging – Impacts monitoring – Sixth Annual Report, July 2008, pagina 57

Numero dei veicoli quasi equivalente
negli orari di punta

Le autorità londinesi attribuiscono questa evoluzione negativa principalmente ai numerosi cantieri del centro-città. Il numero di entrate nella zona assoggettata in funzione dell'ora suggerisce un'altra spiegazione (vedere grafico seguente). L'effetto d'incitamento sembra minore durante l'orario di punta del mattino (tra le 8 e le 9), quando il flusso del traffico è più importante. I veicoli che entrano in città sono quasi altrettanto numerosi come quelli che transitavano prima dell'introduzione del pedaggio. Per contro, si osserva una netta modifica dei comportamenti più tardi nella giornata. Le statistiche mostrano pure che la circolazione si è ulteriormente deteriorata all'esterno della zona assoggettata. Il ritardo subito per chilometro è aumentato tra il 2002 e il 2006 del 23%. In uno studio sull'argomento, l'Ufficio federale delle strade giunge alla conclusione che il fatto di instaurare un pedaggio per regolare la circolazione nel centro-città di Zurigo avrebbe l'effetto di indirizzare una parte dei veicoli verso le strade secondarie e di transito dell'agglomerato, che sono già sovraccariche. Appare chiaramente che la gestione del traffico attraverso misure pecuniarie non raggiunge il suo scopo o lo raggiunge solo parzialmente, perfino a Londra, tuttavia citata quale esempio.

L'effetto incitativo del pedaggio stradale sembra inferiore durante gli orari di punta, quando l'affluenza del traffico è maggiore. Il dispositivo ha indotto una netta modifica dei comportamenti soltanto a partire dalle ore 9.

Londra : numero dei veicoli che entrano nella zona sottoposta al pedaggio stradale in funzione dell'orario giornaliero
Giorni della settimana per il 2002 (prima del pedaggio), 2003, 2004, 2005, 2006



Fonte: Transport for London, Fifth Annual Report, luglio 2007

Inefficienza del pedaggio stradale a causa dei costi di percepimento

b) Obiettivo di finanziamento del traffico

In generale, le entrate dei pedaggi stradali finanziano la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture e dei servizi di trasporto. E' il caso della Francia, dove i pedaggi autostradali finanziano la costruzione e la manutenzione delle autostrade e di Londra, dove le entrate servono a promuovere i trasporti pubblici. Un aumento delle sovvenzioni incrociate dei trasporti pubblici da parte del traffico stradale non è auspicabile in Svizzera e sarebbe contrario ai principi di causalità. Si pone dunque la questione a sapere a cosa sarebbero destinate le entrate supplementari derivanti dall'introduzione di un pedaggio stradale. L'economia ritiene che tali introiti dovrebbero essere integralmente compensati attraverso una riduzione corrispondente delle tasse esistenti o destinate obbligatoriamente al finanziamento delle infrastrutture stradali. Tenuto conto della mancanza d'efficienza dei sistemi (entità dei costi di gestione), il pedaggio stradale si rivela inefficiente perfino nell'eventualità poco probabile di una compensazione totale.

Bisogni in termini di risorse supplementari :

— Per le strade:

Oggi, le tasse stradali coprono interamente i costi delle infrastrutture stradali

A livello federale i costi delle strade sono coperti. Sebbene la metà del provento dell'imposta sugli oli minerali alimenti la cassa generale della Confederazione e che una parte importante delle risorse destinate alle strade vengano utilizzate per lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie (TTPCP, imposta sugli oli minerali), gli ultimi esercizi erano eccedentari: alla fine del 2007 il finanziamento speciale per la circolazione stradale denotava un'eccedenza di quasi 4,6 miliardi di franchi. Le imposte sui veicoli a motore, nonché la quota dei Cantoni alle tasse stradali coprono interamente i costi delle strade a livello cantonale. Inoltre, il fondo d'infrastruttura fornisce risorse supplementari per finanziare le infrastrutture di trasporto nelle città e negli agglomerati. Se si tiene conto della totalità del provento delle tasse stradali, gli utenti della strada coprono interamente i costi di costruzione, gestione e manutenzione delle infrastrutture stradali. Così, le infrastrutture stradali sono finanziate secondo il principio della causalità. Oggi ciò è vero e lo rimarrà anche nei prossimi anni. Di conseguenza, l'aspetto finanziario non parla più a favore del pedaggio stradale. Tuttavia, ciò non esclude esplicitamente che un giorno la costruzione di singole quanto costose infrastrutture (una galleria, ad esempio), che apportano un valore aggiunto diretto agli utenti, sia finanziata mediante le tasse stradali, vale a dire dagli utenti stessi. La creazione di un pedaggio per l'utilizzo di un'infrastruttura deve essere esaminata caso per caso.

L'imposta sugli oli minerali continuerà a coprire i bisogni finanziari nei prossimi anni

Infine, l'annunciata diminuzione del consumo di carburanti fossili è invocata per giustificare l'introduzione di un pedaggio stradale, e ciò nell'ottica di finanziamento delle infrastrutture. In caso di riduzione del consumo dei carburanti e di una mobilità immutata, o in caso di crescente utilizzo delle nuove energie fiscalmente esonerate, il provento dell'imposta sugli oli minerali, principale fonte di finanziamento delle strade, potrebbe diventare insufficiente. A ciò bisogna aggiungere che finora, né il processo di sostituzione, né il miglioramento dell'efficacia energetica hanno minacciato le entrate. Il piano finanziario della Confederazione prevede pure per i prossimi anni entrate stabili. La Svizzera dovrebbe prevedere l'introduzione di un nuovo strumento di finanziamento delle infrastrutture soltanto se le entrate dell'imposta sugli oli minerali dovessero ridursi sostanzialmente o se il finanziamento delle strade non fosse più garantito. Così, tenuto conto dei loro numerosi inconvenienti, i pedaggi stradali motivati da obiettivi finanziari non sono all'ordine del giorno e non lo saranno nemmeno nei prossimi anni.

Nessuna nuova distorsione al finanziamento secondo il principio della causalità

— *Per i trasporti pubblici:*

Le entrate generate dai pedaggi stradali potrebbero anche servire a sovvenzionare i trasporti pubblici. Ma attualmente i poteri pubblici e gli utenti della strada finanziano già una parte sostanziale dei trasporti pubblici (in particolare i grandi progetti ferroviari). Nel Canton Zurigo, ad esempio, quasi il 40% delle risorse di cui dispone lo Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) provengono dai poteri pubblici. Un rafforzamento delle sovvenzioni incrociate, attraverso le imposte o le tasse stradali, equivarrebbe ad allontanarsi ulteriormente dal principio della causalità in materia di finanziamento.

Possibilità di compensazione limitate

L'introduzione di nuove tasse è problematica

Un pedaggio stradale rappresenta una nuova tassa. Se le nuove entrate così ottenute non sono oggetto di una compensazione sotto forma di diminuzione delle imposte e tasse esistenti, ne risulta un aggravio dell'onere fiscale totale, in particolare per gli utenti, che vedono aumentare i costi della mobilità. Vi è un solo modo per evitare questo sviluppo: bisogna diminuire in maniera mirata altre tasse. Sapendo che la maggior parte delle tasse stradali è percepita a livello della Confederazione, è qui che si situano le principali possibilità di compensazione. Si pone pure l'eventualità di una compensazione attraverso una riduzione dell'imposta sugli oli minerali. Questa imposta svolge già un forte effetto incitativo. Si può dunque partire dal principio che la sostituzione dell'imposta sugli oli minerali con una tassa legata alla distanza percorsa non avrebbe nessuna incidenza sui chilometri percorsi. Un simile cambiamento del sistema permetterebbe tuttavia di regolare la circolazione nello spazio e nel tempo. Questo vantaggio sarebbe controbilanciato da un netto rialzo dei costi di riscossione rispetto ad oggi. Inoltre, una riduzione o perfino la soppressione di queste tasse sarebbe oggi contraria alla politica federale in materia di CO₂. Non è dunque opportuno trovare una compensazione attraverso ciò. Una diminuzione o la soppressione delle tasse forfetarie sarebbe più appropriata. A causa del suo importo modesto, la vignetta, la tassa per l'utilizzo delle autostrade, non è in grado di influenzare sensibilmente il traffico. Le imposte cantonali sui veicoli motorizzati si presterebbero meglio ad una compensazione. La sostituzione delle tasse fisse del contrassegno autostradale e dell'imposta sui veicoli motorizzati con una tassa commisurata alle prestazioni per tutte le strade, potrebbe tradursi in una riduzione dal 4 al 6% delle distanze percorse. Infine, in questo settore è raro che i comuni percepiscano delle tasse. Compensazioni a questo livello sono pertanto escluse. Ora, dal momento che i test relativi ai pedaggi stradali sono previsti soprattutto a livello comunale (città), una compensazione parziale o completa appare illusoria.

L'effetto positivo sull'ambiente non è certo

c) Effetti sull'inquinamento

Gli esperti sono concordi nell'affermare che il pedaggio stradale non avrebbe necessariamente un effetto positivo sull'ambiente. Secondo il rapporto del Consiglio federale, il pedaggio stradale può avere effetti positivi in una regione delimitata – secondo il sistema previsto. Quando la zona è più estesa gli effetti sull'ambiente sono poco importanti. La sinistra e i Verdi ritengono inoltre che al di là della costruzione e della manutenzione delle strade, il traffico stradale provoca costi esterni considerevoli che devono essere compensa-

ti. L'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) ritiene che i costi esterni provocati dal traffico stradale delle merci e dal traffico individuale motorizzato siano di 7,3 miliardi di franchi circa. La sinistra e i Verdi considerano che bisogna adottare misure principalmente nei confronti del traffico individuale motorizzato. In effetti, i costi esterni del traffico stradale delle merci sono coperti attraverso la TTPCP. Gli scenari del pedaggio stradale esaminati finora non coprirebbero, nemmeno parzialmente, i costi esterni del traffico stradale. La questione della destinazione di queste entrate sostanziali rimane pure senza risposta.

4 Situazione politica

Il pedaggio stradale non riscuote l'adesione della maggioranza in Parlamento

Finora, il Parlamento non ha sostenuto misure concrete finalizzate all'introduzione di modelli di pedaggi stradali. Nel 2005 il Consiglio nazionale ha respinto un progetto. Il tentativo del Consiglio federale di ancorare degli esperimenti di pedaggi stradali nel programma della legislatura 2007-2011 è pure fallito davanti al Parlamento. Nel corso della sessione speciale dell'aprile 2008, il Consiglio degli Stati ha bocciato una proposta in questo senso grazie al voto preponderante del presidente, ritenendola inadeguata. Il Consiglio nazionale ha fatto lo stesso con 109 voti contro 68 nel corso della sessione estiva. Il DATEC ha confermato, nonostante il verdetto del Parlamento, di non vedere una ragione per rinunciare ai test sui pedaggi stradali e di contare sul sostegno delle città.

Alcuni rappresentanti dell'economia hanno già preso posizione sulla questione. Così, l'Unione svizzera delle arti e mestieri, il Centre Patronal e IG Innenstadtverkehr (la comunità d'interesse per il traffico nei centri-città) hanno annunciato un referendum. Il grado d'accettazione delle tasse per l'utilizzo delle strade nelle città tende ad aumentare, ma i progetti in tal senso non avrebbero oggi successo, poiché soltanto il 40% della popolazione li sostiene.

Nel settembre 2008 il Consiglio comunale della città di Zurigo ha incaricato il Municipio di presentare un rapporto sulla proponibilità di un pedaggio stradale a Zurigo. Il PS, i Verdi e il PPD mostrano un interesse per l'istituzione di una tassa nel centro cittadino di Zurigo. Il PLR e l'UDC rifiutano questa idea. Le città di Basilea, Ginevra, Berna e Losanna hanno pure manifestato interesse per alcuni modelli di pedaggio stradale.

5 Conclusione

L'introduzione di un pedaggio stradale comporterebbe un aumento delle tasse senza contropartita

In conclusione, è inutile introdurre oggi in Svizzera nuove tasse stradali. Né la densità del traffico, né il suo finanziamento giustificerebbero l'autorizzazione di test sui pedaggi stradali. Al contrario, si correrebbe il rischio che essi inducano soprattutto un aumento delle imposte e delle tasse a carico del traffico individuale motorizzato, senza contropartita. Se, a lungo termine, l'imposta sugli oli minerali non dovesse più bastare a finanziare le strade o se la circolazione si deteriorasse sensibilmente nelle città, l'introduzione di altre tasse stradali potrebbe essere esaminata ulteriormente. E' troppo presto per effettuare dei test in materia di pedaggi. Occorre dunque respingere fermamente le proposte in tal senso. Per il momento, non vi è alcuna ragione per sostituire la base legale attuale con una legge limitata nel tempo. Invece di proporre soluzioni che presentano oggi un rapporto costo-utilità poco favorevole, occorre sfruttare pienamente il potenziale delle misure di gestione del traffico. Inoltre, rimane sufficiente tempo per ottenere le necessarie autorizzazioni ad esperimenti di pedaggio stradale attraverso la via democratica ordinaria. Ciò non esclude che nuove infrastrutture stradali o alcuni oggetti aventi un'utilità concreta per gli utenti della strada possano essere finanziati in talune circostanze mediante tasse d'uso. L'elaborazione di una base legale specifica sarebbe, se del caso, necessaria.

Informazioni:

jan.perret-gentil@economiesuisse.ch

martin.kaiser@economiesuisse.ch