

Road pricing: un pedaggio per la mobilità?

Riccardo De Gottardi, Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

Lo scorso mese di marzo il Consiglio federale ha adottato un Rapporto sulla possibile introduzione del "road pricing" in Svizzera¹. Questo rapporto da' conto degli approfondimenti e delle valutazioni del Governo avviate a seguito di un atto parlamentare approvato nella forma di postulato nel 2004.

Il tema è dunque stato lanciato e nei prossimi anni diventerà sicuramente sempre più d'attualità a fronte del costante incremento della mobilità e dei problemi derivanti dalla ricerca di soluzioni praticabili ed efficaci. In questa sede accenniamo unicamente ai contenuti principali di questo Rapporto, cui rinviando il lettore interessato per una più ampia disamina.

Il termine anglosassone "road pricing" significa uso della strada a pagamento. In Svizzera l'uso delle strade è gratuito (cfr. art. 82 cpv. 3 della Costituzione). Il Parlamento può tuttavia autorizzare eccezioni, ciò che è stato il caso per l'introduzione di una tassa d'uso per la galleria del Gran S. Bernardo, per la vignetta autostradale e per la tassa sul traffico pesante.

In Europa le modalità d'uso della rete stradale sono molto eterogenee. In alcuni Paesi l'uso dell'autostrada è sottoposto al pagamento di un pedaggio (Italia, Portogallo, Spagna, Francia, Slovenia). Si tratta di un pagamento commisurato alla lunghezza del percorso e destinato al finanziamento delle infrastrutture stradali. Negli altri Paesi non sono prelevati pedaggi. Tuttavia sempre più si sta assistendo al nascere di progetti e all'attuazione di misure volte a tassare il traffico pesante in funzione delle percorrenze (Austria, Germania, Repubblica ceca, Svezia). Inoltre nelle città e negli agglomerati urbani si osserva un crescente dibattito sull'introduzione di nuove modalità di gestione delle infrastrutture stradali in funzione della domanda. In alcune di queste città il "road pricing" è peraltro già una realtà.

A Londra, ad esempio, è stata introdotta una tassa forfetaria di fr. 18.- per i giorni feriali, che consente il libero accesso al cuore della metropoli, un comprensorio di ca. 20 km². A Stoccolma, dopo un periodo di prova, è stata decisa nel 2006 una tassa, il cui importo cambia in funzione dell'ora (max fr. 10.--), che autorizza l'entrata al centro. In diverse città norvegesi tasse di questo genere sono praticate già da parecchi anni.

Il "road pricing" verte a raggiungere due obiettivi: la conduzione del traffico e il finanziamento del sistema di trasporto. L'interesse e il vantaggio del "road pricing" rispetto ad altre modalità di gestione è quello di consentire di differenziare il prezzo per l'uso della strada in funzione delle prestazioni, dell'ora e del luogo. In tal modo si creano le migliori premesse per un uso efficiente delle capacità esistenti.

Uno dei problemi rilevanti del nuovo sistema nel settore dei viaggiatori sono gli ancora elevati costi di gestione e amministrazione.

Il "road pricing" esplica effetti collaterali principalmente sull'economia, sull'ambiente e sul territorio.

In rapporto all'economia e al territorio si è constatato che allo svantaggio del maggiore onere corrisponde il vantaggio di una migliore accessibilità in termini di tempo, gra-

zie al minor traffico e si assiste a un forte recupero d'attrattiva dei nuclei urbani. L'efficacia del "road pricing" per contrastare i fenomeni di congestione è provata così come il contenimento dei bisogni di ampliare le infrastrutture per far fronte al traffico delle ore di punta. I trasporti pubblici conoscono una forte sollecitazione.

Dal punto di vista ambientale gli effetti finora constatati sono globalmente positivi, soprattutto localmente, poiché si osserva una riduzione del traffico e degli incolonnamenti.

Dal profilo dell'accettazione pubblica l'introduzione del "road pricing" ha evidenziato la necessità di un'accurata preparazione e comunicazione; l'impiego mirato degli introiti per il miglioramento del sistema di trasporto e/o per compensare la riduzione di altre tasse si è rilevata pure una premessa importante.

Il Consiglio federale ritiene al momento prematura l'introduzione del "road pricing" a livello nazionale. Ciò in quanto soluzioni tecniche adeguate e convenienti su grande scala non sono ancora disponibili.

Intravede per contro l'opportunità di approfondire l'applicazione nelle città e negli agglomerati, dove i problemi di congestionamento sono più diffusi e i finanziamenti più problematici. Il dibattito è quindi aperto. ■

foto:Ti-press / Francesca Agosta



¹ Einführung eines Road Pricing, Bericht des Bundesrates zur möglichen Einführung von Road pricing in der Schweiz in Erfüllung des Postulats 04.3619 KVF Nationalrat vom 16.11.2004.

- Infras Rapp Trans, Road Pricing Modelle auf Autobahnen und in Stadtregionen, SVI-Forschungsprojekt 2001/523, Zürich/Basel, 2006.

- Ernst Basler+Partner, Einfluss von Road Pricing auf die Raumentwicklung, Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Zürich 2006.