

Embargo: giovedì, 19 settembre, ore 11:15

«Mobility Pricing: la verità dei costi nei trasporti»

Il sistema dei trasporti svizzero è sempre più caro e sovraccarico. L'offerta fortemente sovvenzionata accresce la domanda di mobilità. Per uscire da questa spirale, Avenir Suisse è a favore di un sistema di «mobility pricing», ovvero l'applicazione rigorosa dei meccanismi di mercato nel settore dei trasporti, secondo i quali i viaggiatori devono coprire maggiormente le spese causate da loro stessi. I prezzi devono essere differenziati a seconda degli orari di utilizzo e delle tratte percorse, e gli investimenti devono essere realizzati sulla base di un'analisi costo-beneficio. Lo scopo finale è di instaurare una maggiore verità dei costi.

Nel corso di questi ultimi anni, la domanda di mobilità in Svizzera è evoluta diversamente rispetto alla crescita demografica e economica. Mentre la popolazione è cresciuta del 10 % fra il 2000 e il 2010, e il prodotto interno lordo del 21 % in termini reali, la circolazione sulle strade nazionali si è intensificata del 41 %, e addirittura del 54 % su rotaia. Le cause sono da ricercare nella struttura della politica dei trasporti praticata in Svizzera:

1. Le importanti sovvenzioni dei trasporti incoraggiano la domanda, a carico dei contribuenti. Il grado di copertura dei costi della ferrovia è del 41 % soltanto.
2. La mancanza di differenziazione dei prezzi. Durante le ore di punta, i treni sono sovraccarichi, ma il tasso di occupazione dei treni FFS regionali è di appena il 20 %, e del 32 % in quelli a lunga percorrenza. Il traffico stradale è altrettanto asimmetrico.
3. La politicizzazione delle decisioni di investimento, responsabile di una cattiva gestione dei fondi. Mentre il traffico stradale è sul punto di esplodere sui principali assi della rete nazionale, quasi nove miliardi di franchi sono investiti nelle strade poco frequentate.

Per correggere questi errori strutturali Avenir Suisse propone il ricorso al «mobility pricing», ovvero la stretta applicazione dei meccanismi di mercato nel settore dei trasporti. Per questo bisognerà che gli utilizzatori siano maggiormente implicati nel finanziamento, i prezzi stabiliti secondo gli orari e le tratte percorse, e le decisioni di investimento prese sulla base di un'analisi costi-benefici, e non secondo i capricci politici del momento. Il «mobility pricing» rappresenta un principio economico basato su una maggiore trasparenza dei costi.

Basandosi su alcuni studi, questo documento di lavoro dimostra che il «mobility pricing» ha già provato la sua efficacia in diversi paesi. Attraversata da sei vie transalpine, l'Austria, ad esempio, ha introdotto un pedaggio per i tunnel lunghi più di cinque chilometri. In Svizzera, il tunnel del San Gotardo potrebbe rappresentare un progetto pilota per l'introduzione di un tale pedaggio. In questo modo si potrebbero prendere due piccioni con una fava: finanziare il suo risanamento e ridurre i frequenti disagi sulla tratta. Per città come Ginevra e Zurigo, un pedaggio all'entrata della città potrebbe porre rimedio al cronico sovraccarico. Stoccolma, ad esempio, ha già introdotto questo pedaggio nel 2006. Infine, il «mobility pricing» non è totalmente estraneo alla Svizzera: la «Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni» (TTPCP) ha generato dal 2001 ricette per 14 miliardi di franchi, pronti a essere investiti nell'infrastruttura dei trasporti.

Nei trasporti pubblici, la priorità dovrebbe essere l'aumento dei prezzi durante le ore di punta e sulle vie sovraffollate, specialmente fra Ginevra e Losanna, o fra Zurigo e Berna. Sul lungo termine, la soppressione dell'Abbonamento generale dovrebbe essere considerata, poiché questa «flat rate» incita un consumo eccessivo. In primo luogo, bisognerebbe sostituire l'AG senior con un abbonamento per le ore meno frequentate, valido soltanto al di fuori delle ore di punta. Inoltre, il grado di copertura dei costi deve essere aumentato, ad esempio al 60 %, entro il 2030.

Il «mobility pricing» può essere realizzato e applicato in Svizzera senza distinzioni fra strada e ferrovia. La sua introduzione può avvenire gradatamente. Questo principio dell'economia permetterebbe di ridimensionare la domanda di mobilità, di migliorare l'utilizzazione delle capacità, di limitare le congestioni del traffico, di ridurre gli enormi costi del sistema dei trasporti e di garantire maggiore fair-play nel consumo di mobilità, poiché chi consuma deve pagare.

Colazione con la stampa:

Giovedì 19 settembre 2013, entrata dalle ore 08:30, inizio alle 09:15, presso Avenir Suisse, Giesserei-
strasse 5, 8005 Zurigo.

Pubblicazione (in tedesco): «Mobility pricing: Wege zur Kostenwahrheit im Verkehr», documento di lavoro, Daniel Müller-Jentsch/Frank Bruns/Marco Kauffmann Bossart, settembre 2013, in allegato e disponibile online dalle 11:15 su <http://www.avenir-suisse.ch/30223/mobility-pricing/>

Per maggiori informazioni:

Daniel Müller-Jentsch, tel. 044 445 90 14, daniel.mueller-jentsch@avenir-suisse.ch