



1° dicembre 2022

Mobility pricing

Ipotesi di progetto con applicazione di una tassa

Cantone di Turgovia / Frauenfeld	2
Cantone di Ginevra	4
Città di Bienne	6
FFS	8



Cantone di Turgovia / Frauenfeld

Obiettivo

Ridurre la congestione del trasporto motorizzato privato nel centro di Frauenfeld mediante *cordon pricing* (pedaggio al cordone) negli orari di punta e potenziare l'operatività dei trasporti pubblici (per i quali non si osservano problemi di saturazione).

Il progetto pilota è volto pertanto a studiare gli effetti del mobility pricing in agglomerati urbani di dimensioni ridotte a struttura concentrica, evidenziando altresì le potenzialità di tali aree in Svizzera e i limiti del mobility pricing in generale.

Area soggetta a tassazione

Il perimetro comprende il centro della città di Frauenfeld, coincide con l'area interessata da problemi di viabilità nelle ore di punta e permette di registrare tutto il traffico in transito, nonché quello in uscita e in entrata dal centro. Il TMP interno al perimetro è praticamente inesistente per le modeste dimensioni della zona.



Mezzi tassabili

Tutto il TMP in transito nell'area delimitata, possibilmente anche i mezzi pesanti (probabile interferenza con TTPCP). Eccezioni: veicoli immatricolati all'estero e persone con disabilità.

Lo studio di fattibilità esaminerà anche in modo approfondito come estendere i profili di tariffazione al TP.

Tariffazione

L'importo della tassa dipenderà dal livello di decongestionamento che si vuole ottenere, quindi i prezzi dovranno essere leggermente differenziati anche all'interno delle ore di punta e per le varie categorie di mezzi (ad es. auto/motocicli).

Per il trasporto pubblico si valuterà se aumentare la tariffa ordinaria a zone e introdurre allo stesso tempo un biglietto per fasce orarie marginali.

Referente

Raffaele Landi, capodivisione Pianificazione e trasporti presso l'Ufficio tecnico Infrastrutture del Cantone Turgovia, tel. 058 345 79 29

Cantone di Ginevra

Obiettivo

L'introduzione di un *cordon pricing* per il TMP e la creazione di un'offerta vantaggiosa per il TP negli orari marginali mirano innanzitutto a risolvere gli ingorghi nelle ore di punta mattutine e serali mediante uno spostamento temporale del traffico. Studi in materia già condotti a Ginevra hanno dimostrato che un pedaggiamento «a cordone» è utile a tal fine ed efficace per ridurre le emissioni di gas serra del traffico automobilistico.

Area soggetta a tassazione

Il progetto pilota prevede l'implementazione di un cordon pricing, ovvero l'applicazione di una tassa sia in ingresso che in uscita dall'area d'intervento, la co-siddetta «ceinture urbaine» (in marrone sulla cartina).



Mezzi tassabili

In particolare autovetture e furgoni. Lo studio di fattibilità stabilirà se tassare anche veicoli a motore a due o tre ruote e analizzerà se sia ragionevole e possibile applicare sconti per determinati gruppi di utenti (p. es. fornitori, veicoli elettrici, persone a mobilità ridotta o residenti).

Sono esclusi i veicoli di peso superiore a 3,5 t, in quanto già soggetti a TTPCP.

Tariffazione

La tariffa di ingresso e uscita dal perimetro deve essere modulabile in funzione degli orari. Sulla base dei risultati degli studi già effettuati per Ginevra, dovrebbe ammontare a circa 1 franco nelle fasce orarie marginali e a circa 2,50 franchi nelle ore di punta. Inoltre, sarà valutato un sistema di importi differenziati per il trasporto pubblico in grado di eliminare i picchi di utenza nelle ore di punta rendendo il TP più interessante anche per utenti occasionali e per tragitti senza vincoli di orario. In linea con l'ordinamento ginevrino, l'intervento consisterebbe in tariffe ridotte negli orari marginali, analogamente agli attuali biglietti risparmio delle FFS.

Referente:

Roland Godel, responsabile Comunicazione esterna, Dipartimento delle infrastrutture, Cantone di Ginevra, tel. 022 327 96 11

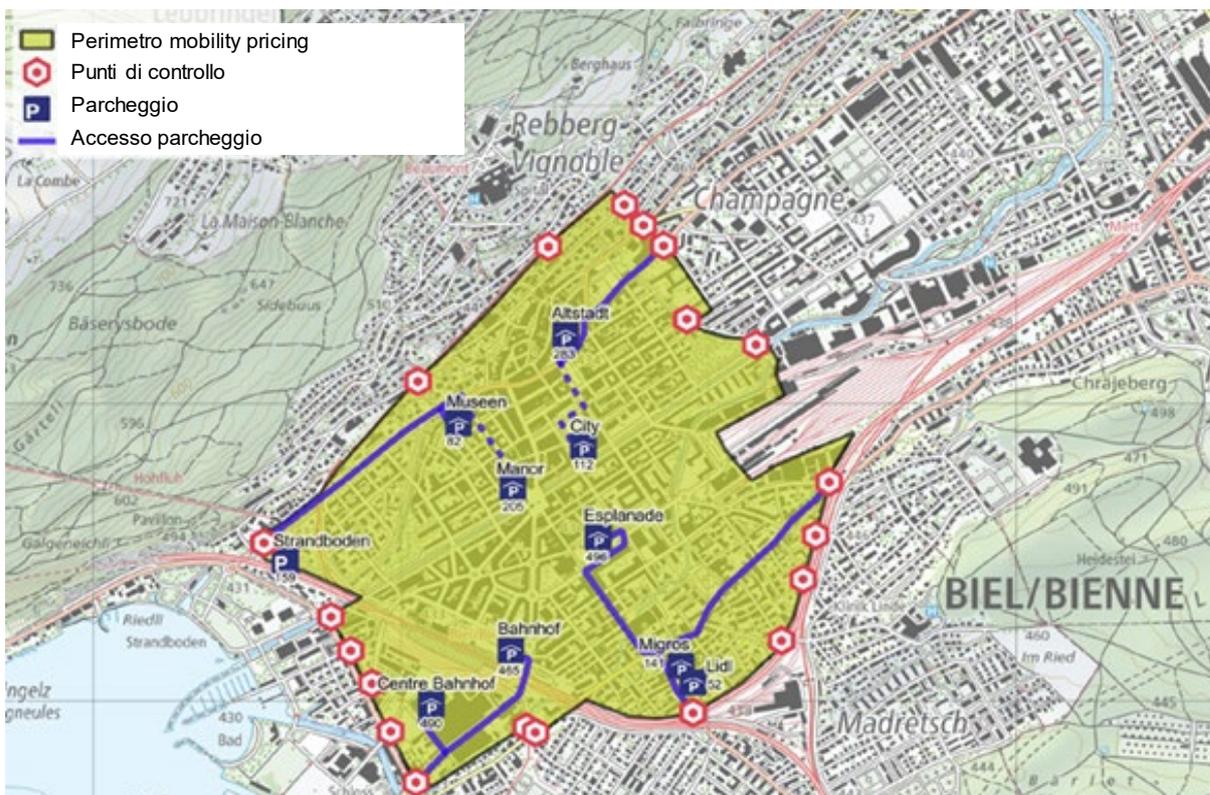
Città di Bienne

Obiettivo

L'esperimento intende studiare la possibilità di incentivare comportamenti più ecosostenibili negli spostamenti e rendere il centro città più fruibile e piacevole, riducendo la densità di TMP sull'intera rete locale. L'idea consiste nell'indirizzare i flussi in transito e le percorrenze regionali verso gli assi principali in modo da decongestionare la rete locale, secondo il principio «aggirare anziché attraversare». L'obiettivo è di realizzare un trasferimento modale dal TMP al TP e alla rete ciclopedonale per i brevi tragitti dal territorio verso il centro. Riducendo il TMP si migliorano le condizioni per pedoni, biciclette e mezzi pubblici che condividono la sede stradale. Il progetto si considera quindi sostanzialmente in linea con il piano strategico di viabilità della città di Bienne e intende contribuire agli obiettivi di quest'ultimo.

Area soggetta a tassazione

Il perimetro coinvolto coincide con il centro città e include tutte le vie di transito che lo attraversano. Il centro deve rimanere accessibile gratuitamente purché sia possibile raggiungere un'area di parcheggio direttamente, senza inutili giri in zona alla ricerca di un posto. In questo modo si garantisce la sostenibilità sociale del progetto.



Mezzi tassabili

Lo studio di fattibilità intende esaminare nel concreto quali veicoli tassare (ad es. autovetture, furgoni, moto, ecc.), valutando altresì eventuali eccezioni (ad es. per residenti).

Tariffazione

Modalità allo studio:

- tassazione del TMP in entrata nel centro città o in transito;
- importo differenziato per ore di punta e fasce orarie marginali per ridurre il flusso veicolare nelle prime;
- riduzione delle tariffe del TP negli orari marginali (mantenendo una tariffa elevata per le ore di punta).

Referenti

Domande di natura politica:

Erich Fehr
Sindaco della città di Bienne
032 326 11 01

Domande tecniche:

Florence Schmoll
Capodivisione Pianificazione urbanistica
032 326 16 21

FFS

Obiettivo

L'obiettivo dell'esperimento di mobility pricing ferroviario è eliminare i picchi di utilizzo della rete, ridistribuendo la domanda in modo omogeneo sull'arco della giornata. Si intende introdurre un sistema di tariffe differenziate per orario, con sconti e supplementi per incentivare i collegamenti meno trafficati e le fasce orarie meno richieste rispetto alle tratte più congestionate e agli orari di punta.

Area soggetta a tassazione

Lo studio di fattibilità valuterà quali linee o aree sarebbero adatte alla sperimentazione e verificherà altresì eventuali sinergie con altri progetti selezionati, nell'ottica di un approccio organico e trasversale (a condizione che gli operatori siano interessati alla proposta).

Elementi tariffabili

Diverse possibilità, valutate in base a rischi e opportunità nonché a vantaggi e svantaggi (particolare attenzione a titoli di trasporto individuali, forfettari, ecc.).

Sistema di tariffazione

Lo studio di fattibilità chiarirà come conviene modulare lo schema a tariffe differenziate in modo tale da consentire di superare i picchi di traffico. L'attenzione si concentra su un modello che prevede l'attuale tariffa standard maggiorata o ridotta di una percentuale fissa rispettivamente nelle ore di punta e in quelle marginali. Le variabili da cui dipendono i parametri saranno individuate nello studio di fattibilità. Il modello tariffario segue il principio di base della compensazione, vale a dire i prezzi complessivamente non subiscono aumenti (i supplementi in determinate ore del giorno sono compensati da sconti).

Referente

Servizio stampa

press@sbb.ch

tel. 051 220 45 45