

Dipartimento federale dell'ambiente, dei
trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni DATEC
Segreteria generale
3003 Berna

Berna, 9 ottobre 2026

**Consultazione sul progetto «Trasporti '45» – Progetto per rispondere in modo
coordinato ai bisogni di mobilità tra tutti i modi di trasporto**

**Presa di posizione dell'associazione professionale Mobility Management Suisse
(MMS)**

Gentili signore, egregi signori,

L'associazione professionale Mobility Management Suisse (MMS) ringrazia per l'opportunità di esprimersi nell'ambito della consultazione sul progetto «Trasporti '45». MMS riunisce le consulenti e i consulenti in mobilità accreditati in Svizzera e si impegna per lo sviluppo, la diffusione e la garanzia della qualità della gestione della mobilità come ambito d'azione autonomo della politica dei trasporti.

Valutazione generale

MMS accoglie in linea di principio l'ambizione del progetto di pianificare il potenziamento di ferrovia, strade nazionali e traffico d'agglomerato in modo coordinato tra i vari modi di trasporto e in sintonia con lo sviluppo degli insediamenti. Una pianificazione coordinata delle infrastrutture è una condizione necessaria per un sistema di trasporto complessivo funzionante.

MMS constata tuttavia con preoccupazione che il progetto di 147 pagine non utilizza nemmeno una volta il concetto di «gestione della mobilità» – nemmeno nel glossario – e che le misure per orientare la domanda di trasporto sono praticamente assenti in tutto il progetto. Laddove si parla di «gestione del traffico» (p. es. cap. 1.2, p. 7; cap. 2.2.5.1, p.

46; cap. 2.5.1.1, p. 69), si intende esclusivamente l'esercizio del traffico sull'infrastruttura esistente (armonizzazione delle velocità, segnalazione di pericolo, utilizzo temporaneo della corsia di emergenza, gestione dei flussi di traffico) – non l'influenza sulla domanda di trasporto mediante misure «soft», orientate al comportamento, quali comprende la gestione della mobilità ai sensi degli standard MMS.

Dal punto di vista di MMS, il progetto rischia così di trascurare un ambito d'azione centrale della politica dei trasporti che – rispetto ai potenziamenti infrastrutturali da miliardi – potrebbe essere attuato rapidamente, a costi contenuti e a complemento delle fasi di potenziamento proposte. MMS chiede al Consiglio federale di tenere conto di questa circostanza nel seguito della procedura (in particolare nella precisazione del Piano settoriale dei trasporti secondo il cap. 3.9 e nell'immagine obiettivo del programma di sviluppo strategico).

Osservazioni su singoli punti del progetto

1. Mancato ancoraggio della gestione della mobilità (cap. 1, glossario, p. 104–107)

Né nel capitolo introduttivo né nel glossario del progetto la gestione della mobilità è menzionata o definita come concetto autonomo. Ciò contrasta con il titolo del progetto, che parla espressamente di rispondere ai «bisogni di mobilità».

2. Risposta alle mozioni per aumentare la quota del trasporto pubblico (cap. 1.9.1, p. 13)

Il Consiglio federale propone lo stralcio delle mozioni 19.4443–19.4446 («Piano di misure per aumentare la quota del trasporto pubblico sul traffico complessivo») motivando che uno studio esterno pubblicato nel marzo 2025 avrebbe dimostrato che le misure già esistenti e decise sono sufficienti e che ulteriori misure a livello federale non sarebbero efficaci. MMS chiede che tale studio sia reso pubblico e che le misure di gestione della mobilità siano considerate esplicitamente in questa valutazione prima dello stralcio delle mozioni.

3. Conflitto di obiettivi tra gli scenari di crescita del traffico e gli obiettivi climatici (cap. 1.1, p. 6; cap. 1.8.3, p. 11–12)

Il progetto si fonda sulle Prospettive di traffico 2050 e, nello scenario «Base», prevede un aumento del traffico del 10 per cento sulle strade nazionali e una crescita del traffico viaggiatori su ferrovia del 33 per cento entro il 2050; nello scenario «Proseguimento della

tendenza» è addirittura atteso un aumento del 22 per cento sulla strada. Allo stesso tempo, il progetto rimanda alla Strategia climatica 2050 e alla legge sul clima, secondo cui le emissioni di gas serra del settore dei trasporti devono essere ridotte di almeno il 57 per cento rispetto al 1990 entro il 2040 e a zero netto entro il 2050. Il progetto non mostra in nessun punto come queste ipotesi di crescita siano compatibili con gli obiettivi climatici sanciti dalla legge. MMS ritiene che qui le misure di gestione della mobilità rappresentino un complemento necessario per influenzare la domanda di trasporto – e dunque le emissioni – senza pregiudicare i potenziamenti infrastrutturali proposti.

4. Traffico indotto e pressione insediativa (cap. 5.5, p. 98)

Il progetto riconosce che «una maggiore accessibilità» può generare una pressione insediativa indesiderata, ma per risolvere il problema rimanda soltanto a «misure pianificatorie adeguate». MMS fa notare che le misure di gestione della mobilità (p. es. gestione dei posteggi, piani di mobilità aziendali, consulenza in mobilità e piani di mobilità nello sviluppo di aree) sono uno strumento consolidato ed efficace per contenere il traffico indotto e chiede che ciò sia integrato nel capitolo corrispondente.

5. Nessuna categoria di finanziamento per la gestione della mobilità nel programma Traffico d'agglomerato (cap. 2.3.4, p. 60–61)

Secondo l'articolo 21a OUMin, pacchetti di misure nei settori della mobilità pedonale e ciclistica, della gestione del traffico, delle fermate di tram e autobus nonché della riqualificazione e della sicurezza dello spazio stradale possono essere cofinanziati in forma forfettaria. Manca una categoria per le misure di gestione della mobilità (p. es. piani di mobilità aziendali, centrali di mobilità come servizio, misure «push» e «pull» invece che solo infrastruttura, informazione e consulenza). Il fatto che singoli enti responsabili abbiano comunque inoltrato progetti come «gestione dei posteggi» (Coira) o «gestione del traffico e dei posteggi» (Kreuzlingen/Costanza) dimostra che esiste un bisogno. MMS chiede di inserire le misure di gestione della mobilità come categoria propria, espressamente designata, nell'articolo 21a OUMin.

In subordine occorre garantire che l'attuazione di tali misure, in particolare della gestione dei posteggi, sia richiesta in modo coerente e abbia rilevanza ai fini della valutazione dei programmi di agglomerato.

6. Obiettivi di efficacia e valutazione costi-benefici (art. 17d LUMin, cap. 2.3.4.4, p. 59–60)

Gli obiettivi di efficacia applicati nel quadro del programma Traffico d'agglomerato (qualità dei sistemi di trasporto, sviluppo centripeto degli insediamenti, riduzione dell'inquinamento

ambientale e del consumo di risorse, sicurezza stradale) sono obiettivi ai quali la gestione della mobilità contribuisce in modo comprovato. MMS chiede di sviluppare ulteriormente il metodo di valutazione costi-benefici in modo da poter evidenziare esplicitamente il contributo delle misure di gestione della mobilità a tali obiettivi.

7. Presentazione unilaterale della «libera scelta del mezzo di trasporto» (cap. 5.4, p. 97)

Il progetto presenta la «libera scelta del mezzo di trasporto», resa possibile dai potenziamenti infrastrutturali, come un beneficio sociale. MMS fa notare che la gestione attiva della scelta modale – e non solo il suo libero esercizio, privo di influenze – è necessaria per ottenere lo spostamento verso il trasporto pubblico che le stesse Prospettive di traffico 2050 ipotizzano.

8. Mancata considerazione delle condizioni quadro fiscali e del diritto delle assicurazioni sociali

Il progetto trascura il fatto che il contesto fiscale e del diritto delle assicurazioni sociali esistente frena, anziché sostenere, lo spostamento modale auspicato. Così, la deduzione per i tragitti verso il luogo di lavoro è sì limitata a CHF 3000 all'anno per l'imposta federale diretta dal progetto FAIF, ma in numerosi Cantoni valgono ancora deduzioni più generose o non limitate per i tragitti in automobile; una panoramica precisa per Cantone dovrebbe essere approfondita nell'ambito della presente consultazione. Allo stesso tempo, nel caso dei buoni mobilità previsti dal Cantone di Lucerna per i dipendenti che si recano al lavoro a piedi, in bicicletta o con i trasporti pubblici, l'Ufficio federale delle assicurazioni sociali (UFAS) ha stabilito che si tratta di salario determinante soggetto all'AVS – con la conseguenza che il progetto non può essere attuato in questa forma. Gli incentivi dei datori di lavoro per una mobilità sostenibile sono così penalizzati, sul piano amministrativo e finanziario, rispetto ad altre componenti salariali come l'auto aziendale. MMS chiede al Consiglio federale di esaminare questa incoerenza tra diritto dei trasporti, diritto fiscale e diritto delle assicurazioni sociali e, se necessario, di avviare misure per eliminarla, poiché essa vanifica l'effetto dello spostamento modale auspicato dal presente progetto.

9. Concentrazione sui progetti chiave a scapito di misure di piccole dimensioni ma complessivamente rilevanti (cap. 1.4, p. 8–9; allegato, tabelle da A1-8 a A1-10, p. 129–140)

Nella definizione delle priorità per i progetti ferroviari e delle strade nazionali, il progetto segue coerentemente la logica della perizia del Politecnico federale di Zurigo, secondo cui è preferibile una «focalizzazione sui cosiddetti progetti chiave» rispetto a un'«ottimizzazione di piccola scala». MMS fa notare che questa logica rischia di far

perdere di vista le misure di piccola scala attuate in modo decentralizzato – soprattutto nella mobilità pedonale e ciclistica – benché esse pesino poco singolarmente, ma in modo considerevole nel loro insieme.

Le cifre dell'allegato del progetto stesso lo dimostrano in modo eloquente: nel solo programma Traffico d'agglomerato di quinta generazione, la categoria mobilità pedonale e ciclistica (A1-3) rappresenta circa 2,82 miliardi di franchi di costi d'investimento, ovvero circa 1,05 miliardi di franchi di contributi federali (lista A e lista B insieme) – circa il 32 per cento di tutti i contributi federali previsti nel programma e quindi una quota analoga a quella delle categorie traffico individuale motorizzato o nodi di interscambio. Significativamente, la parte maggiore di tale importo (328 milioni di franchi di contributo federale) riguarda i pacchetti di misure cofinanziati in forma forfettaria secondo l'articolo 21a OUMin – cioè proprio i molti piccoli progetti, singolarmente inferiori a 5 milioni di franchi, che devono essere raggruppati per poter essere registrati sul piano amministrativo.

MMS chiede al Consiglio federale di riconoscere esplicitamente questo dato e di garantire che la logica dei «progetti chiave» applicata a ferrovia e strade nazionali non sia trasferita acriticamente al trattamento delle misure di piccola scala ma cumulativamente rilevanti della mobilità pedonale e ciclistica e della gestione della mobilità. La quota di tali misure sui contributi federali del programma Traffico d'agglomerato deve essere mantenuta almeno al livello attuale nelle generazioni future.

Richieste dell'associazione professionale MMS

Sulla base delle osservazioni che precedono, MMS formula le seguenti richieste:

1. La gestione della mobilità deve essere ancorata esplicitamente nel Piano settoriale dei trasporti e nell'immagine obiettivo del programma di sviluppo strategico come terzo ambito d'azione, di pari importanza rispetto al potenziamento delle infrastrutture.
2. L'articolo 21a OUMin deve essere completato con una categoria di finanziamento propria per le misure di gestione della mobilità. In subordine occorre garantire che l'attuazione di tali misure, in particolare della gestione dei posteggi, sia richiesta in modo coerente e abbia rilevanza ai fini della valutazione dei programmi di agglomerato.

3. Il Consiglio federale deve mostrare nel messaggio come gli scenari di crescita del traffico ipotizzati siano compatibili con gli obiettivi climatici sanciti dalla legge per il settore dei trasporti, evidenziando il contributo delle misure di gestione della mobilità.
4. Lo studio esterno pubblicato nel marzo 2025 sulle mozioni 19.4443–19.4446 deve essere reso pubblico; la questione di ulteriori misure per aumentare la quota del trasporto pubblico deve essere rivalutata includendo le misure di gestione della mobilità.
5. Le incoerenze tra politica dei trasporti da un lato e diritto fiscale e delle assicurazioni sociali dall'altro (deduzione per i pendolari, trattamento dei buoni mobilità) devono essere esaminate a livello interdipartimentale ed eliminate.
6. L'importanza delle misure di piccola scala attuate in modo decentralizzato (mobilità pedonale e ciclistica, gestione della mobilità) deve essere riconosciuta esplicitamente; la loro quota sui contributi federali del programma Traffico d'agglomerato deve essere mantenuta almeno nella misura attuale nelle generazioni future.

MMS resta a disposizione in qualsiasi momento per domande e per approfondire le presenti osservazioni e ringrazia per la considerazione delle sue richieste.

Con i migliori saluti

Per la copresidenza dell'associazione professionale Mobility Management Suisse MMS

A handwritten signature in black ink that reads 'Daniel Baehler'.

Daniel Baehler, copresidente MMS

A handwritten signature in blue ink that appears to read 'D. Marconi'.

Davide Marconi, copresidente MMS