

numero			Bellinzona
3680	sb	1	9 settembre 2015

Repubblica e Cantone  
Ticino

## Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,  
dei trasporti, dell'energia e delle  
telecomunicazioni DATEC  
3003 Berna

e-mail: [aemterkonsultationen@astra.admin.ch](mailto:aemterkonsultationen@astra.admin.ch)

### Consultazione sulla Bozza del Piano strategico sul Mobility pricing

Signora Consigliera federale,

la ringraziamo per averci sottoposto il documento summenzionato.

Esso rilancia il dibattito su un aspetto fondamentale della politica della mobilità, ossia la tariffazione per l'uso delle infrastrutture e dei servizi di trasporto pubblico. In tal senso l'iniziativa è stata senz'altro opportuna e la Bozza di Piano costituisce un primo passo.

Ci preme evidenziare alcuni aspetti generali, mentre rinviando all'allegato questionario le osservazioni più puntuali.

- (1) E' oggi assodato che gli utenti del sistema dei trasporti non coprono interamente i costi, generando in tal modo un livello di mobilità eccessivo. E' pure riconosciuto che i costi esterni, dovuti in particolare alle immissioni foniche ed atmosferiche, agli incidenti e al clima, non sono integrati nei prezzi a carico dagli utenti.

La cospicua parte dei costi fissi impedisce pure una più cosciente scelta del mezzo di trasporto e del suo uso. A ciò si aggiunga che il fabbisogno di finanziamento per la manutenzione, la conservazione, la modernizzazione e l'estensione delle infrastrutture è molto elevato e in prospettiva insufficiente. La

---

crescente congestione delle reti e dei servizi è infine purtroppo sempre più evidente.

Sono dunque date le premesse per una riflessione approfondita su una riforma del sistema di tariffazione volta a dare un contributo sostanziale alla soluzione dei problemi.

- (2) La documentazione prodotta appare sistematica e i modelli analizzati permettono un ampio confronto tra le varie possibilità. Le valutazioni sono tuttavia soprattutto qualitative e risulta quindi difficile se non impossibile esprimere un giudizio ponderato senza dati quantificati. Capiamo la prudenza nel prospettare complessi scenari ma un effettivo convincimento e consenso non possono prescindere da informazioni più approfondite.
- (3) Crediamo che l'obiettivo della gestione delle ore di punta, e più in generale dell'orientamento della domanda, sia molto importante; cionondimeno non può essere l'unico, come diremo nelle risposte al questionario. Anche altri obiettivi sono comunque rilevanti: la copertura costi, il reperimento delle risorse per il finanziamento, l'internalizzazione dei costi esterni.
- (4) Un aspetto centrale non è stato adeguatamente indagato. Si tratta della problematica della definizione e del coordinamento dei prezzi/tariffe per il traffico motorizzato individuale e per il trasporto pubblico. E' evidente che il prezzo relativo tra i differenti mezzi viene a determinare la scelta dell'utente. Dal nostro punto di vista il sistema dovrebbe essere modulato in modo da incentivare:
  - l'uso dei trasporti pubblici e del trasporto combinato (P+R);
  - il car pooling / car sharing;
  - la modifica degli orari degli spostamenti;
  - la riduzione degli spostamenti.
- (5) Nel caso della sostituzione a titolo compensativo di tasse esistenti occorre tenere conto del sistema federalista e definire soluzioni che non penalizzino Cantoni e Comuni. Sarebbe, ad esempio, il caso della soppressione dell'imposta sulla circolazione, che costituisce una rilevante componente del gettito fiscale cantonale. Da questo punto di vista l'analisi deve essere approfondita e fondarsi su dati quantitativi.
- (6) Reputiamo che la scelta del modello da perseguire debba saper coniugare semplicità, efficacia ed efficienza. Meglio si addice dunque una realizzazione a

tappe e la sperimentazione attraverso progetti-pilota in grado di guadagnare sul campo il necessario consenso e perfezionare i diversi aspetti tecnici.

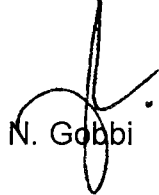
Il nostro Cantone sostiene con favore un progetto-pilota sul proprio territorio, limitatamente al traffico stradale in entrata di un nostro agglomerato.

Auspichiamo che sulla base dell'esito della consultazione possano essere avviati i necessari approfondimenti e stabilito un programma attuativo concreto.

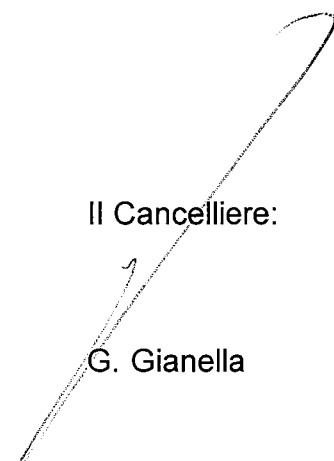
Gradisca, signora Consigliera federale, i più cordiali saluti.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:

  
N. Gobbi

Il Cancelliere:

  
G. Gianella

Allegato: questionario

Copia p.c. (unicamente per e-mail):

- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità ([dt-dstm@ti.ch](mailto:dt-dstm@ti.ch))
- Sezione della mobilità ([dt-sm@ti.ch](mailto:dt-sm@ti.ch))
- Divisione dell'ambiente ([dt-da@ti.ch](mailto:dt-da@ti.ch))
- Divisione delle costruzioni ([dt-dc@ti.ch](mailto:dt-dc@ti.ch))
- Divisione dell'economia ([dfe-de@ti.ch](mailto:dfe-de@ti.ch))
- Deputazione ticinese alle camere federali ([delegato.berna@ti.ch](mailto:delegato.berna@ti.ch), [joerg.debernardi@ti.ch](mailto:joerg.debernardi@ti.ch), [renata.gottardi@ti.ch](mailto:renata.gottardi@ti.ch), [sara.guerra@ti.ch](mailto:sara.guerra@ti.ch), [nicolo.parente@ti.ch](mailto:nicolo.parente@ti.ch))
- Delegato per le relazioni confederali ([joerg.debernardi@ti.ch](mailto:joerg.debernardi@ti.ch))
- Pubblicazione in Internet

## Piano strategico Mobility pricing - Questionario

**1) Come giudicate la finalità del mobility pricing, che consiste nel ridurre il traffico a livello intermodale nelle ore di punta e nell'utilizzo più efficiente e bilanciato delle infrastrutture?**

**a. Ritenete giusta la scelta di quest'obiettivo (vedi punto 2.1)?**

**b. In caso negativo, quale altro scopo dovrebbe prevedere (vedi punto 2.2)?**

Una parte importante dei problemi di capacità e quindi di congestionamento della rete stradale e dei servizi pubblici deriva dall'intensità e dalla concentrazione degli spostamenti in poche ore della giornata, segnatamente tra le 7.00 e le 8.00/9.00 del mattino e tra le 16.00 e le 18.00/19.00 del pomeriggio. Questa concentrazione è all'origine di ingenti costi sia per le infrastrutture sia per i servizi pubblici, dimensionati per poter gestire queste situazioni di durata relativamente breve.

L'obiettivo perseguito con il Piano strategico è dunque importante. Non può tuttavia essere limitato a questo.

Infatti occorre pure assicurare:

- la copertura dei costi;
- il finanziamento delle infrastrutture (manutenzione, conservazione ed estensione);
- l'internalizzazione dei cosiddetti costi esterni (rumore, aria, clima, incidenti, ecc.);
- una adeguata ripartizione modale (ad esempio orientando la domanda per favorire i percorsi brevi fattibili con la mobilità lenta e/o trasferendo spostamenti dalla strada alla rotaia / servizio su gomma).

Non vanno peraltro sottovalutati gli effetti territoriali in rapporto agli obiettivi dello sviluppo centripeto.

Si tratta quindi di coniugare al meglio obiettivi di orientamento della domanda con obiettivi di carattere finanziario.

**2) Come giudicate i sette principi fondamentali in termini di pertinenza e completezza per il mobility pricing (vedi punto 3)?**

In linea di massima condividiamo i sette principi evidenziati, ancorché non tutti abbiano la medesima importanza.

Ai fini di un efficace orientamento della domanda risultano determinanti il principio "pay as you use" (pagamento commisurato alla prestazione) e il principio di trasparenza (comunicazione efficace in tempo reale all'utente delle condizioni d'uso).

Dal profilo tecnico-procedurale il principio di modularità – introduzione e sviluppo a tappe – costituisce una condizione favorevole alla concretizzazione del progetto.

Da un profilo più politico i principi di compensazione (sostituzione di tasse esistenti con nuove), di ridistribuzione (garanzia di un servizio di base) e la protezione dei dati (tutela della privacy) possono essere condizioni imprescindibili per l'ottenimento del consenso necessario all'attuazione della riforma.

Il principio di intermodalità è invece trattato nel Rapporto in modo poco chiaro. Esso dovrebbe garantire l'equità dei prezzi tra le varie modalità di trasporto. Si tratta di un aspetto centrale della problematica, poiché influenza direttamente la ripartizione modale del traffico.

La struttura e il livello dei prezzi, se non coordinati e gestiti in modo mirato, possono generare importanti effetti, anche indesiderati, di trasferimento degli spostamenti da una modalità all'altra.

Occorre dunque esplicitare cosa si intende per "equità dei prezzi" e come si intende attuarla.

### **3) Come giudicate la completezza delle matrici morfologiche per:**

#### **a. la strada (vedi punto 5.1)?**

La casistica dei modelli analizzati è ampia e pertinente.

Non ha tuttavia considerato e valutato un possibile modello circoscritto (almeno in una fase iniziale) ai soli agglomerati (modello "agglomerato"), ad esempio con l'applicazione di un sistema di tariffe modulate in funzione delle ore, del tipo di veicolo e delle emissioni e applicate ai punti di entrata dell'area congestionata.

#### **b. la ferrovia (vedi punto 5.3)?**

I modelli analizzati sono completi. Ci si chiede se non differenziare le misure secondo i differenti segmenti di mercato (traffico pendolare, traffico turistico, ecc.).

### **4) Come giudicate l'impostazione per estensione progressiva (da semplice a complessa) delle soluzioni proposte, relativamente ai due settori:**

#### **a. stradale (vedi punto 6.1)?**

#### **b. ferroviario (vedi punto 6.2)?**

L'impostazione secondo uno sviluppo a tappe è condivisa. L'introduzione di una riforma di tale portata pone dal profilo tecnico elevate esigenze di rilevamento, comunicazione, incasso, sanzioni, ecc., che sarebbero più facilmente gestibili in modo modulare. Dal profilo politico un sufficiente consenso è molto probabilmente raggiungibile solo attraverso un percorso progressivo.

- 5) **Come giudicate le varianti studiate per:**
- a. **la strada (vedi punto 6.1, varianti principali e secondarie)?**
  - b. **la ferrovia (vedi punto 6.2)**
- 6) **Quale variante ritenete più appropriata per:**
- a. **la strada?**

La presentazione e il commento sulle caratteristiche delle diverse varianti sono esaurienti. I modelli valutati denotano diversi gradi di complessità e di efficacia. Quello più semplice (modello “rete strade nazionali/tassa chilometrica”) è anche quello meno efficace. Quello più complesso (modello “territorio”) appare (teoricamente) più performante.

Come obiettivo finale a tendere nel settore stradale crediamo che la scelta debba cadere sul modello “territorio”. Essa appare tuttavia estremamente impegnativa sia dal profilo tecnico che politico. E’ dunque preferibile concentrarsi sulla variante “zona-rete-zona A” (che prevede di tassare la rete delle strade nazionali e quella degli agglomerati, questi ultimi tuttavia solo con un supplemento chilometrico) oppure sulla variante “zona-rete-zona B” (che prevede di tassare la rete delle strade nazionali e quella degli agglomerati con una tariffa e un supplemento chilometrico). La scelta va approfondita.

Reputiamo tuttavia che debba essere approfondito anche un modello “agglomerato”, ben consci che esso non può risolvere in modo sistematico i diffusi problemi sul tappeto e potrebbe anche (parzialmente) “spostarli” su un’altra porzione di territorio.

Essa avrebbe tuttavia il vantaggio di poter verosimilmente essere attuata in modo più rapido e prestarsi più facilmente ad un esperimento pilota.

**b. la ferrovia?**

Nel settore ferroviario/trasporti pubblici la variante “rete”, che si estende all’intero territorio appare (teoricamente) la meglio adeguata allo scopo, ma evidenzia tuttavia le medesime riserve dal profilo realizzativo del modello “territorio” per quanto riguarda le strade: elevata complessità e più difficile raggiungimento del consenso.

L’approfondimento indispensabile andrebbe dunque indirizzato verso il modello “zona”, eventualmente integrato con quello “linea”.

Nel settore del traffico viaggiatori indennizzato, non solo i supplementi legati al mobility pricing, ma anche le tariffe base dovrebbero venir fissate dagli enti pubblici e non dalle imprese di trasporto.

- 7) **Quali sono i pregi e i difetti della variante considerata più appropriata (cfr. domanda 6) per il vostro contesto?**

La maggiore problematica risiede nella definizione dei limiti dell’agglomerato per la strada rispettivamente delle zone per i trasporti pubblici e delle relative possibili dinamiche di travaso di spostamenti all’esterno dell’agglomerato/zona rispettivamente sulla rete stradale gerarchicamente inferiore (non “tassata”).

I pregi dei modelli che riteniamo praticabili, rispetto a quelli più completi ed efficaci dal profilo teorico, stanno nella relativa maggior semplicità.

**8) Quali le sfide / i rischi di una possibile introduzione del mobility pricing? Quali gli aspetti da considerare particolarmente?**

La problematica maggiore risiede nella determinazione dei prezzi da applicare nel settore stradale e in quello dei trasporti pubblici. La scelta del mezzo di trasporto da parte dell'utente è infatti in larga parte determinata dal prezzo relativo. Un travaso di utenza dai servizi pubblici alla strada avrebbe un effetto deleterio sulle condizioni di viabilità, già molto precarie. Nella determinazione dei prezzi relativi occorre piuttosto favorire i trasporti pubblici, il traffico pedonale e ciclabile e la condivisione dell'autovettura.

**9) Come valutate l'idea di realizzare progetti pilota di mobility pricing?**

La realizzazione di progetti-pilota appare indispensabile da più punti di vista. Occorre testare le soluzioni ai problemi di gestione delle tariffe e le tecniche di comunicazione e informazione all'utenza. Si tratta inoltre di verificare sul campo gli effetti della riforma e poterne dimostrare l'efficacia e il buon rapporto costo/benefici.

**10) Il piano prevede la (graduale) sostituzione (compensazione) delle tasse esistenti in cambio dell'introduzione di una tassa basata sul chilometraggio. Una tale tassa sarebbe ipotizzabile, eventualmente, anche in aggiunta a quelle esistenti, ma prevederebbe il rimborso (forfettario, ad es. tramite una riduzione dei premi dell'assicurazione malattie) delle relative entrate. Come giudicate questa idea?**

In linea di massima la compensazione o sostituzione delle tasse attuali, in particolare quelle forfettarie con una tassa chilometrica è condivisa. Una "variabilizzazione" delle tasse promuove infatti una scelta e un uso più corretti del mezzo di trasporto. Sosteniamo pure il principio dell'eventuale rimborso forfettario nel caso si rinunciasse alla sostituzione delle tasse variabili esistenti. Questo rimborso va tuttavia valutato in rapporto agli altri obiettivi che la riforma prospettata deve considerare, in particolare la copertura dei costi (oggi, come confermato dai dati dell'UST nessun mezzo di trasporto copre i propri costi) e il fabbisogno di finanziamento per la gestione e l'estensione delle infrastrutture.

Si pone pure il problema della ripartizione degli introiti ai diversi livelli istituzionali.

**11) Altre osservazioni?**

No.

## Piano strategico Mobility pricing - Questionario

- 1) Come giudicate la finalità del mobility pricing, che consiste nel ridurre il traffico a livello intermodale nelle ore di punta e nell'utilizzo più efficiente e bilanciato delle infrastrutture?**
- a. Ritenete giusta la scelta di quest'obiettivo (vedi punto 2.1)?**
- b. In caso negativo, quale altro scopo dovrebbe prevedere (vedi punto 2.2)?**

Una parte importante dei problemi di capacità e quindi di congestionamento della rete stradale e dei servizi pubblici deriva dall'intensità e dalla concentrazione degli spostamenti in poche ore della giornata, segnatamente tra le 7.00 e le 8.00/9.00 del mattino e tra le 16.00 e le 18.00/19.00 del pomeriggio. Questa concentrazione è all'origine di ingenti costi sia per le infrastrutture sia per i servizi pubblici, dimensionati per poter gestire queste situazioni di durata relativamente breve.

L'obiettivo perseguito con il Piano strategico è dunque importante. Non può tuttavia essere limitato a questo.

Infatti occorre pure assicurare:

- la copertura dei costi;
- il finanziamento delle infrastrutture (manutenzione, conservazione ed estensione);
- l'internalizzazione dei cosiddetti costi esterni (rumore, aria, clima, incidenti, ecc.);
- una adeguata ripartizione modale (ad esempio orientando la domanda per favorire i percorsi brevi fattibili con la mobilità lenta e/o trasferendo spostamenti dalla strada alla rotaia / servizio su gomma).

Non vanno peraltro sottovalutati gli effetti territoriali in rapporto agli obiettivi dello sviluppo centripeto.

Si tratta quindi di coniugare al meglio obiettivi di orientamento della domanda con obiettivi di carattere finanziario.

- 2) Come giudicate i sette principi fondamentali in termini di pertinenza e completezza per il mobility pricing (vedi punto 3)?**

In linea di massima condividiamo i sette principi evidenziati, ancorché non tutti abbiano la medesima importanza.

Ai fini di un efficace orientamento della domanda risultano determinanti il principio "pay as you use" (pagamento commisurato alla prestazione) e il principio di trasparenza (comunicazione efficace in tempo reale all'utente delle condizioni d'uso).

Dal profilo tecnico-procedurale il principio di modularità – introduzione e sviluppo a tappe – costituisce una condizione favorevole alla concretizzazione del progetto.



Da un profilo più politico i principi di compensazione (sostituzione di tasse esistenti con nuove), di ridistribuzione (garanzia di un servizio di base) e la protezione dei dati (tutela della privacy) possono essere condizioni imprescindibili per l'ottenimento del consenso necessario all'attuazione della riforma.

Il principio di intermodalità è invece trattato nel Rapporto in modo poco chiaro. Esso dovrebbe garantire l'equità dei prezzi tra le varie modalità di trasporto. Si tratta di un aspetto centrale della problematica, poiché influenza direttamente la ripartizione modale del traffico.

La struttura e il livello dei prezzi, se non coordinati e gestiti in modo mirato, possono generare importanti effetti, anche indesiderati, di trasferimento degli spostamenti da una modalità all'altra.

Occorre dunque esplicitare cosa si intende per "equità dei prezzi" e come si intende attuarla.

### **3) Come giudicate la completezza delle matrici morfologiche per:**

#### **a. la strada (vedi punto 5.1)?**

La casistica dei modelli analizzati è ampia e pertinente.

Non ha tuttavia considerato e valutato un possibile modello circoscritto (almeno in una fase iniziale) ai soli agglomerati (modello "agglomerato"), ad esempio con l'applicazione di un sistema di tariffe modulate in funzione delle ore, del tipo di veicolo e delle emissioni e applicate ai punti di entrata dell'area congestionata.

#### **b. la ferrovia (vedi punto 5.3)?**

I modelli analizzati sono completi. Ci si chiede se non differenziare le misure secondo i differenti segmenti di mercato (traffico pendolare, traffico turistico, ecc.).

### **4) Come giudicate l'impostazione per estensione progressiva (da semplice a complessa) delle soluzioni proposte, relativamente ai due settori:**

#### **a. stradale (vedi punto 6.1)?**

#### **b. ferroviario (vedi punto 6.2)?**

L'impostazione secondo uno sviluppo a tappe è condivisa. L'introduzione di una riforma di tale portata pone dal profilo tecnico elevate esigenze di rilevamento, comunicazione, incasso, sanzioni, ecc., che sarebbero più facilmente gestibili in modo modulare. Dal profilo politico un sufficiente consenso è molto probabilmente raggiungibile solo attraverso un percorso progressivo.

- 5) Come giudicate le varianti studiate per:**
- a. la strada (vedi punto 6.1, varianti principali e secondarie)?**
  - b. la ferrovia (vedi punto 6.2)**
- 6) Quale variante ritenete più appropriata per:**
- a. la strada?**

La presentazione e il commento sulle caratteristiche delle diverse varianti sono esaurienti. I modelli valutati denotano diversi gradi di complessità e di efficacia. Quello più semplice (modello “rete strade nazionali/tassa chilometrica”) è anche quello meno efficace. Quello più complesso (modello “territorio”) appare (teoricamente) più performante.

Come obiettivo finale a tendere nel settore stradale crediamo che la scelta debba cadere sul modello “territorio”. Essa appare tuttavia estremamente impegnativa sia dal profilo tecnico che politico. E’ dunque preferibile concentrarsi sulla variante “zona-rete-zona A” (che prevede di tassare la rete delle strade nazionali e quella degli agglomerati, questi ultimi tuttavia solo con un supplemento chilometrico) oppure sulla variante “zona-rete-zona B” (che prevede di tassare la rete delle strade nazionali e quella degli agglomerati con una tariffa e un supplemento chilometrico). La scelta va approfondita.

Reputiamo tuttavia che debba essere approfondito anche un modello “agglomerato”, ben consci che esso non può risolvere in modo sistematico i diffusi problemi sul tappeto e potrebbe anche (parzialmente) “spostarli” su un’altra porzione di territorio.

Essa avrebbe tuttavia il vantaggio di poter verosimilmente essere attuata in modo più rapido e prestarsi più facilmente ad un esperimento pilota.

**b. la ferrovia?**

Nel settore ferroviario/trasporti pubblici la variante “rete”, che si estende all’intero territorio appare (teoricamente) la meglio adeguata allo scopo, ma evidenzia tuttavia le medesime riserve dal profilo realizzativo del modello “territorio” per quanto riguarda le strade: elevata complessità e più difficile raggiungimento del consenso.

L’approfondimento indispensabile andrebbe dunque indirizzato verso il modello “zona”, eventualmente integrato con quello “linea”.

Nel settore del traffico viaggiatori indennizzato, non solo i supplementi legati al mobility pricing, ma anche le tariffe base dovrebbero venir fissate dagli enti pubblici e non dalle imprese di trasporto.

**7) Quali sono i pregi e i difetti della variante considerata più appropriata (cfr. domanda 6) per il vostro contesto?**

La maggiore problematica risiede nella definizione dei limiti dell’agglomerato per la strada rispettivamente delle zone per i trasporti pubblici e delle relative possibili dinamiche di travaso di spostamenti all’esterno dell’agglomerato/zona rispettivamente sulla rete stradale gerarchicamente inferiore (non “tassata”).

I pregi dei modelli che riteniamo praticabili, rispetto a quelli più completi ed efficaci dal profilo teorico, stanno nella relativa maggior semplicità.

**8) Quali le sfide / i rischi di una possibile introduzione del mobility pricing? Quali gli aspetti da considerare particolarmente?**

La problematica maggiore risiede nella determinazione dei prezzi da applicare nel settore stradale e in quello dei trasporti pubblici. La scelta del mezzo di trasporto da parte dell'utente è infatti in larga parte determinata dal prezzo relativo. Un travaso di utenza dai servizi pubblici alla strada avrebbe un effetto deleterio sulle condizioni di viabilità, già molto precarie. Nella determinazione dei prezzi relativi occorre piuttosto favorire i trasporti pubblici, il traffico pedonale e ciclabile e la condivisione dell'autovettura.

**9) Come valutate l'idea di realizzare progetti pilota di mobility pricing?**

La realizzazione di progetti-pilota appare indispensabile da più punti di vista. Occorre testare le soluzioni ai problemi di gestione delle tariffe e le tecniche di comunicazione e informazione all'utenza. Si tratta inoltre di verificare sul campo gli effetti della riforma e poterne dimostrare l'efficacia e il buon rapporto costo/benefici.

**10) Il piano prevede la (graduale) sostituzione (compensazione) delle tasse esistenti in cambio dell'introduzione di una tassa basata sul chilometraggio. Una tale tassa sarebbe ipotizzabile, eventualmente, anche in aggiunta a quelle esistenti, ma prevederebbe il rimborso (forfettario, ad es. tramite una riduzione dei premi dell'assicurazione malattie) delle relative entrate. Come giudicate questa idea?**

In linea di massima la compensazione o sostituzione delle tasse attuali, in particolare quelle forfettarie con una tassa chilometrica è condivisa. Una "variabilizzazione" delle tasse promuove infatti una scelta e un uso più corretti del mezzo di trasporto. Sosteniamo pure il principio dell'eventuale rimborso forfettario nel caso si rinunciasse alla sostituzione delle tasse variabili esistenti. Questo rimborso va tuttavia valutato in rapporto agli altri obiettivi che la riforma prospettata deve considerare, in particolare la copertura dei costi (oggi, come confermato dai dati dell'UST nessun mezzo di trasporto copre i propri costi) e il fabbisogno di finanziamento per la gestione e l'estensione delle infrastrutture.

Si pone pure il problema della ripartizione degli introiti ai diversi livelli istituzionali.

**11) Altre osservazioni?**

No.