



Procedura di consultazione sulla riforma del traffico regionale viaggiatori

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Questionario

Parere inoltrato da:

<input type="checkbox"/>	Cantone
<input type="checkbox"/>	Partito
<input type="checkbox"/>	Associazione mantello di Comuni, città e regioni di montagna
<input type="checkbox"/>	Associazione mantello dell'economia
<input type="checkbox"/>	Organizzazione esterna al settore dei TP
<input type="checkbox"/>	Organizzazione del settore dei TP
<input checked="" type="checkbox"/>	Impresa di trasporto concessionaria <input checked="" type="checkbox"/> con linee ferroviarie o funivie indennizzate dalla Confederazione <input checked="" type="checkbox"/> con autolinee o linee di navigazione indennizzate dalla Confederazione <input type="checkbox"/> senza indennizzi federali ai sensi della LTV
<input type="checkbox"/>	Comunità tariffarie
<input type="checkbox"/>	Altri
Mittente: FFS Viaggiatori Mischa Nugent responsabile Gestione degli affari Traffico regionale Casella postale 3000 Berna 65	

Questioni di principio

1. Le esigenze di riforma invocate nella mozione esistono effettivamente?

SÌ NO

Osservazioni:

Per le FFS, l'obiettivo è un traffico regionale corrispondente alle esigenze dei clienti, di qualità elevata e affidabile. L'idea principale si riassume nel motto «Un viaggio, un biglietto» e, conseguentemente, «Un viaggio, un sistema».

Per costruire a partire dall'efficiente sistema globale dei TP di cui disponiamo attualmente, occorre garantire una procedura di ordinazione semplice e armonizzata, un sistema di finanziamento duraturo e le risorse per l'ulteriore sviluppo del sistema. La riforma TRV accoglie queste rivendicazioni.

Le FFS approvano il mantenimento della primazia del «traffico ordinato», che garantisce alla Svizzera e alle sue regioni buoni collegamenti, nonché la rinuncia a proposte di liberalizzazione. Tuttavia, le misure proposte non sono sufficienti per semplificare radicalmente la procedura di ordinazione, rafforzare in modo significativo la certezza pianificatoria e garantire in modo duraturo la finanziabilità (obiettivi della riforma).

2. Approvate gli obiettivi della riforma? A quali occorre dare la precedenza?

SÌ NO

Osservazioni:

Le FFS approvano sostanzialmente gli obiettivi della riforma. A loro giudizio, va data la precedenza ai seguenti obiettivi:

- la pianificabilità e prevedibilità dell'offerta sono accresciute
- il finanziamento affidabile, calcolabile e stabilizzato
- la procedura di ordinazione è semplificata e armonizzata
- le imprese di trasporto ricevono incentivi per favorire l'imprenditorialità e l'efficienza

3. Il progetto consente di realizzare gli obiettivi della riforma?

SÌ NO

Osservazioni:

Alcuni elementi del progetto sono già realizzati, ad esempio il sistema di misurazione della qualità (QMS) e il credito d'impegno TRV a livello federale.

Le misure proposte nel progetto non sono però sufficienti per ottenere i miglioramenti auspicati; esse rappresentano soltanto un lieve miglioramento. Al tempo stesso, altri elementi esistenti vengono indeboliti o addirittura deteriorati. L'avamprogetto prevede ad esempio che la procedura di ordinazione si svolge ogni due anni, ma mantiene la possibilità di prevedere anche una procedura annuale (art. 31b AP-LTV). Un altro esempio è quello dei «possibili» contenuti di una convenzione sugli obiettivi, proposta che apre la via a un numero ingestibile di soluzioni disperate. Questa soluzione peggiora la trasparenza, complica la procedura e impedisce di realizzare l'auspicata semplificazione e armonizzazione della procedura di ordinazione. Infine, favorisce l'aumento dell'onere amministrativo e quindi un aumento dei costi per tutti gli interessati – senza offrire una contropartita per i clienti o il sistema globale.

Peraltro, il raggiungimento degli obiettivi della riforma dipende anche dalla variante che sarà scelta. La variante «ottimizzazione» comporta infatti maggiori vantaggi.

A) Decisioni di principio sul sistema

4. Domande sulla variante «cantonalizzazione»:

a) È giusto che la variante «cantonalizzazione» venga scartata?

SÌ

NO

Osservazioni:

Non ha molto senso che l'intera offerta TRV sia ordinata dai Cantoni. In fin dei conti, nel settore ferroviario molte linee attraversano i confini cantonali (60%), sicché è necessario un coordinamento generale. L'80 per cento del traffico regionale è garantito per ferrovia, e la domanda è in crescita.

b) La questione dovrebbe essere risolta nell'ambito del progetto generale «Ripartizione dei compiti II»?

SÌ

NO

Osservazioni:

Si rimanda anche al punto 4 a). Una rigida ripartizione dei compiti sarebbe difficile da realizzare, poiché molte linee operano a livello intercantonale, ossia collegano e servono località di Cantoni diversi (quota delle linee intercantonali nel settore ferroviario: 60%, quota delle autolinee/linee di navigazione intercantonali: 15%). Inoltre, per la Svizzera il TRV è un importante fattore di insediamento e in quanto tale corrisponde a un interesse nazionale al quale va quindi riconosciuta un'importanza nazionale.

5. Le nuove possibilità di finanziamento dell'innovazione nel settore TP sono utili e sufficienti?

JA

NEIN

Osservazioni:

L'ulteriore sviluppo del traffico regionale non può essere finanziato esclusivamente con incrementi di efficienza delle imprese di trasporto. Devono essere concessi anche margini finanziari per lo sviluppo innovativo dell'offerta e dei valori aggiunti per la clientela. In questo senso, le FFS approvano esplicitamente la costituzione del nuovo fondo dell'UFT per l'innovazione. Occorrerà però verificare se l'importo annuo di circa 5 milioni di franchi stanziato per lo sviluppo innovativo del settore sarà sufficiente.

6. La precisazione riguardante la destinazione delle eccedenze rappresenta un incentivo adeguato per le imprese di trasporto?

SÌ

NO

Osservazioni:

Nel confronto internazionale, il sistema svizzero dei trasporti pubblici si classifica già ai primi ranghi per quanto riguarda la qualità. Le FFS si impegnano a favore di un traffico regionale efficiente.

Gli incentivi per il miglioramento della qualità e dell'efficienza devono essere definiti in base a standard nazionali. L'accento va posto su una soluzione settoriale basata sul sistema esistente di misurazione della qualità (QMS); tale soluzione deve rendere possibile anche un benchmarking in base a obiettivi di qualità, efficienza e rendimento. Per creare un incentivo per le imprese occorre introdurre sistemi bonus malus con relative conseguenze finanziarie.

Inoltre, committenti e proprietari devono promuovere e sostenere con incentivi anche la conclusione di accordi di cooperazione tra le imprese di trasporto per lo sfruttamento delle sinergie (ad es. piattaforme di distribuzione, officine, acquisti di materiale rotabile,

esercizio), per contribuire tutti insieme a ridurre i costi globali del sistema. A nostro parere, una collaborazione tra le imprese di trasporto è la soluzione che garantisce i massimi vantaggi alla clientela.

7. La Confederazione dovrebbe applicare maggiormente criteri economici nella commisurazione del suo contributo per il cofinanziamento delle offerte che vanno al di là dei collegamenti di base?

Sì NO

Osservazioni:

È importante che i criteri adottati garantiscano ancora un approvvigionamento sostenibile, finanziabile anche a lungo termine. Va data importanza anche al pensiero sistemico e a una catena di trasporto confacente alle esigenze dei clienti, distribuzione capillare compresa.

8. Occorre introdurre un sistema di benchmarking a livello nazionale per tutte le linee ordinate?

Sì NO

Osservazioni:

Le FFS si impegnano a favore di un traffico regionale efficiente. Un benchmarking nazionale unificato potrebbe favorire un miglioramento del sistema, l'identificazione di buone prassi e l'apprendimento reciproco. Tuttavia, un utilizzo severo del tool di benchmarking come strumento di controllo e di sanzionamento rischierebbe di compromettere lo spirito di collaborazione partenariale e la cooperatività delle imprese di trasporto. Attualmente, il settore TP sta esaminando la possibilità di sviluppare un benchmarking come soluzione settoriale. Le FFS sostengono attivamente questa iniziativa.

B) Scelta e struttura delle varianti

9. Quale variante preferite, l'«ottimizzazione» o la «separazione parziale»?

Variante «ottimizzazione» Variante «separazione parziale» Nessuna delle due

Osservazioni:

Le FFS preferiscono la variante ottimizzazione, poiché la maggior parte delle aree di trasporto e delle corse dei clienti travalicano i confini cantonali, e quindi è giusto prevedere un'ordinazione congiunta della Confederazione e dei Cantoni. Al tempo stesso, ci pare utile che le differenze sistemiche (ad es. durata di vita dei veicoli, flessibilità dell'offerta) vengano considerate specialmente nella definizione delle durate delle offerte.

10. Avete proposte di miglioramento per la variante «ottimizzazione»?

Sì NO

Se sì, quali?

A parere delle FFS, per realizzare gli obiettivi consistenti nel «semplificare la procedura di ordinazione», «rafforzare la certezza pianificatoria» e «garantire la finanziabilità», la riforma deve contenere ulteriori elementi.

Per il settore ferroviario devono essere concluse convenzioni sugli obiettivi della durata di 12 anni e fondate sui business case, con corrispondenti concessioni. Tali convenzioni

devono poi essere concretizzate in tre offerte quadriennali e in corrispondenti convenzioni sull'offerta di prestazioni, per ogni area di mercato / pacchetto di linee. Questa soluzione deve sostituire la prassi oggi in uso dei periodi di offerta biennali linea per linea. Le convenzioni sugli obiettivi tra il committente e l'impresa di trasporto, in quanto strumento pianificatorio orientato al futuro, devono definire l'ulteriore sviluppo dell'offerta, la qualità auspicata e il quadro finanziario (parametri finanziari compresi). In tale ambito occorre garantire un rapporto equilibrato tra rischi e opportunità conto tenuto dei margini di manovra imprenditoriali.

Le durate delle convenzioni sulle prestazioni dell'infrastruttura devono essere sintonizzate con la procedura di ordinazione TRV, per sfruttare le possibili sinergie a livello di pianificazione e concentrare i processi amministrativi e politici. Nel settore ferroviario in particolare, infrastruttura e offerta dipendono strettamente l'una dall'altra (ad es. il potenziamento dell'offerta deve solitamente essere coordinato con un ampliamento dell'infrastruttura, cantieri e concetti sostitutivi). Una pianificazione cadenzata congiuntamente e ancor meglio coordinata fa gli interessi del sistema ferroviario in generale.

Le offerte quadriennali devono essere abbinare a crediti d'impegno (federali e cantonali), per rafforzare la certezza pianificatoria e garantire il finanziamento. Il credito d'impegno stanziato dal 2017 a livello federale è senz'altro meritorio, ma occorre pianificare in modo vincolante anche il restante 50 per cento dei mezzi finanziari, garantito dai Cantoni.

Le aree di mercato del settore dei trasporti devono essere utilizzate come regioni di pianificazione, per pianificare in modo coordinato tutti gli orizzonti temporali (offerta, orario, cantieri e ampliamento dell'infrastruttura compresi). Questa misura garantisce una migliore compatibilità verso l'alto dei concetti d'offerta e l'ottimizzazione dei sistemi di trasporto al di là dei confini cantonali nell'interesse dei clienti. In sostanza, si tratta di utilizzare le regioni di pianificazione esistenti (FAIF/PROSSIF).

La procedura di ordinazione deve essere radicalmente semplificata e digitalizzata: il grado di specificazione delle offerte deve essere ridotto (-50%) e non deve più essere necessario presentare un'offerta per ogni singola linea di un pacchetto. Committenti e imprese di trasporto devono poter svolgere le loro attività (procedura di ordinazione, indici, convenzioni sull'offerta di prestazioni ecc.) per via elettronica tramite un tool nazionale. Il tool deve comprendere anche un sistema automatizzato per i pagamenti mensili degli indennizzi.

11. Domande sulla variante «separazione parziale»:

a) Avete proposte di miglioramento per la variante «separazione parziale»?

SÌ

NO

Proposte di miglioramento:

La variante «separazione parziale» fa un passo ulteriore ridefinendo anche la ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni. Ed è proprio qui che si situano gli svantaggi di questa variante. La rigida ripartizione dei compiti prevista dalla variante «separazione parziale» contraddice il pensiero sistemico che governa i trasporti pubblici in Svizzera.

Se contrariamente alle aspettative si optasse per l'attuazione di questa variante, per la ferrovia valgono comunque le proposte di miglioramento formulate per la variante «ottimizzazione».

b) Approvate la proposta autonomia dei Cantoni secondo il principio di solidarietà, con vari disciplinamenti federali sussidiari?

SÌ

NO

Osservazioni:

Una rigida ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni è difficile da attuare, poiché nel settore delle autolinee e delle linee di navigazione il 15 per cento delle linee percorre diversi Cantoni.

c) Siete d'accordo con la struttura del contributo federale?

SÌ

NO

Osservazioni:

Non riguarda le FFS.

C) Ulteriori osservazioni

12. Vi sono altri temi che necessitano di verifica o riforma??

Sì

NO

Osservazioni:

A prescindere dalle due varianti proposte, le FFS chiedono che le strategie dei committenti, dei proprietari e delle imprese vengano distinte ancor più nettamente, e che venga introdotta a tutti i livelli una netta separazione tra il ruolo del proprietario e quello del committente.

Inoltre, i costi indennizzabili vanno definiti in modo vincolante, per garantire la certezza del diritto alle imprese aventi diritto e permettere una verifica da parte di terzi.