

Berna, 20 giugno 2019

## **Parere concernente l'avamprogetto per la riforma del traffico regionale viaggiatori**

Gentili signore, egregi signori,

vi ringraziamo per l'opportunità concessaci di inoltrare le nostre osservazioni sul progetto posto in consultazione. Le FFS ritengono come il Consiglio federale che il traffico regionale viaggiatori (TRV) sia sostanzialmente un modello di successo, benché esista un grande potenziale di miglioramento in termini di finanziabilità, pianificabilità e semplificazione.

Le FFS sono favorevoli al mantenimento della primazia del «traffico ordinato», che continui a garantire buoni collegamenti alla Svizzera e alle sue regioni, e alla rinuncia a proposte di liberalizzazione. A nostro giudizio, tuttavia, le misure proposte non bastano per semplificare radicalmente la procedura di ordinazione, rafforzare in modo significativo la certezza pianificatoria e garantire in modo duraturo la pianificabilità (obiettivi della riforma).

Le FFS **propendono per la variante ottimizzazione**, poiché le vie di traffico scavalcano spesso i confini cantonali e quindi è ragionevole che il traffico sia ordinato congiuntamente dalla Confederazione e dai Cantoni. Al tempo stesso, riteniamo ragionevole che le differenze sistemiche tra ferrovia e autobus (ad es. durata di vita dei veicoli, flessibilità dell'offerta) vengano considerate, specialmente nel definire la durata degli accordi.

A nostro parere, per realizzare gli obiettivi della riforma occorre integrarvi i seguenti **ulteriori elementi**, sia all'interno sia al di fuori del disegno di legge .

### **I. Da iscrivere nella legge:**

1. Per la ferrovia devono essere conclusi **convenzioni sugli obiettivi della durata di 12 anni fondate sui business case** e con relative concessioni. Tali accordi vanno poi concretizzati in tre **offerte e convenzioni quadriennali sull'offerta di prestazioni per area di mercato/insieme di linee**, abbandonando la prassi attuale delle offerte biennali per le singole linee. Le convenzioni sugli obiettivi tra ordinante e impresa di trasporto devono servire, in quanto strumento pianificatorio orientato al futuro, a definire l'ulteriore sviluppo dell'offerta, la qualità auspicata e il quadro finanziario (valori di riferimento finanziari compresi). Esse devono inoltre garantire un rapporto equilibrato tra rischi e opportunità conto tenuto dei margini di manovra imprenditoriali.
2. **La durata** delle convenzioni sulle prestazioni dell'infrastruttura, la procedura di ordinazione TRV e il suo finanziamento (crediti d'impegno) devono essere **sincronizzati**, al fine di sfruttare le sinergie a livello di pianificazioni e le possibilità di concentrare i processi amministrativi e politici. Soprattutto nel settore ferroviario, infrastruttura e offerta dipendono fortemente l'una dall'altra (ad es. il potenziamento dell'offerta richiede in genere uno sviluppo dell'infrastruttura, e occorre accordare cantieri e concetti

sostitutivi). Una pianificazione cadenzata congiuntamente e ancor meglio coordinata favorirà il sistema ferrovia nel suo insieme.

3. Le offerte quadriennali e le conseguenti convenzioni sull'offerta di prestazioni devono essere abbinate a **crediti d'impegno (federali e cantonali)**, per rafforzare la certezza pianificatoria e garantire il finanziamento. Il credito d'impegno federale stanziato dal 2017 è senz'altro meritorio, ma anche il rimanente 50 per cento del finanziamento, a carico dei Cantoni, deve essere pianificato in modo vincolante.
4. **Le aree di mercato nel settore dei trasporti devono essere utilizzate come regioni per la pianificazione a livello regionale**, per coordinare la pianificazione di tutti gli orizzonti temporali (compresi offerta, orario, cantieri e potenziamento dell'infrastruttura). Questa misura migliora la compatibilità verso l'alto dei concetti di offerta e ottimizza i sistemi di trasporto al di là dei confini cantonali, con attenzione alle esigenze dei clienti. Sostanzialmente si tratta di utilizzare a tal fine le regioni di pianificazione esistenti (FAIF/PROSSIF).

## II. Ulteriori misure al di fuori del disegno di legge

1. **La procedura di ordinazione deve essere radicalmente semplificata e digitalizzata:** Il grado di specificazione delle offerte deve essere ridotto (-50%) e non deve essere più necessario presentare un'offerta per ogni singola linea di un pacchetto. Committenti e imprese di trasporto devono poter interagire per via elettronica tramite un tool nazionale (procedura di ordinazione, indici, convenzioni sull'offerta di prestazioni ecc.). Il tool in questione deve anche prevedere pagamenti liberatori mensili automatizzati.
2. **Devono essere introdotti incentivi per il miglioramento dell'efficienza e della qualità** secondo standard nazionali. Sulla base del sistema esistente di misurazione della qualità (QMS) occorre concentrarsi su una soluzione settoriale che consenta anche un benchmarking in base a obiettivi di qualità, efficienza e rendimento. Per creare incentivi per le imprese occorre introdurre sistemi bonus-malus con relative conseguenze finanziarie.
3. **Occorre promuovere gli accordi di cooperazione** tra imprese di trasporto per lo sfruttamento di sinergie (ad es. piattaforme di distribuzione, officine, acquisti di materiale rotabile, esercizio) **per mezzo di incentivi dei committenti e proprietari.** L'ecosistema svizzero dei trasporti pubblici, basato sulla cooperazione, è molto vantaggioso per i clienti e dal punto di vista dell'efficienza e consente di ridurre i costi globali del sistema.
4. **Le strategie dei committenti, dei proprietari e delle imprese** devono essere distinte in modo ancora più netto. Occorre una netta **separazione tra i ruoli del proprietario e del committente** a tutti i livelli.
5. **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 di valori aggiunti per la clientela. In questo senso, le FFS approvano esplicitamente il nuovo

fondo per l'innovazione dell'UFT. Occorrerà tuttavia verificare se le risorse annue di circa 5 milioni di franchi stanziati per lo sviluppo innovativo del settore saranno sufficienti.

6. La **definizione di costi indennizzabili** soll **deve essere stabilita in modo vincolante**, per garantire la certezza del diritto alle imprese aventi diritto a indennizzi e permettere una verifica da parte di terzi.

In allegato trovate le nostre risposte al vostro questionario e un elenco completo delle nostre proposte di modifica del disegno di legge per la variante «ottimizzazione». Qualora si dovesse optare per la variante «Separazione parziale», le FFS formuleranno proposte di modifica concrete anche per quanto riguarda le disposizioni divergenti previste da tale opzione.

Rimaniamo volentieri a vostra disposizione per ulteriori ragguagli o per esporre il nostro punto di vista in modo più approfondito nell'ambito di un colloquio.

Con ossequio

Andreas Meyer  
CEO

Toni Häne  
membro della Direzione del Gruppo  
direttore FFS Viaggiatori

Allegati:       questionario sul progetto posto in consultazione  
                  proposte di modifica al disegno di legge per la variante «ottimizzazione»

Copia a:       Matthias Ramsauer, segretario generale DATEC  
                  Serge Gaillard, direttore AFF