



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale dei trasporti UFT

Riforma del traffico regionale viaggiatori (TRV)

Rapporto sui risultati della consultazione

Giugno 2020



Indice

1. Situazione iniziale	3
1.1. Mandato	3
1.2. Svolgimento della consultazione.....	3
2. Atteggiamento generale.....	4
3. Valutazione dei pareri	4
3.1. Domande di fondo.....	5
3.2. Decisioni di principio sul sistema	12
3.3. Scelta e definizione delle varianti	27
3.4. Altre osservazioni.....	39
Allegato 1: elenco dei partecipanti alla consultazione	43
Allegato 2: questionario relativo al progetto posto in consultazione sulla riforma del TRV.....	46



1. Situazione iniziale

1.1. Mandato

Con la mozione 13.3663 il Parlamento ha incaricato il Consiglio federale di presentare proposte di riforma volte a una maggiore certezza di pianificazione e finanziamento oltre che alla semplificazione e all'armonizzazione dell'attuale procedura di ordinazione del traffico regionale viaggiatori (TRV).

L'obiettivo è ripartire nel modo più opportuno possibile le competenze tra la Confederazione e i Cantoni in fase di ordinazione e finanziamento, nonché creare incentivi per favorire l'imprenditorialità e l'aumento di efficienza delle imprese di trasporto (IT). La Confederazione ha analizzato, assieme ai Cantoni e d'intesa con le imprese di trasporto, diverse varianti.

Per la consultazione ne sono state presentate solo due: la variante «separazione parziale» e quella «ottimizzazione». Entrambe si basano sull'attuale sistema, sviluppandolo. La variante denominata «ottimizzazione» prevede che la Confederazione e i Cantoni continuino a ordinare e finanziare congiuntamente l'offerta di autobus e treni, l'altra variante prevede che l'offerta di autobus sia ordinata esclusivamente dai Cantoni e che la Confederazione la cofinanzi mediante un contributo forfettario indicizzato.

1.2. Svolgimento della consultazione

La consultazione, indetta dal Consiglio federale il 17 aprile 2019, è durata fino al 15 agosto 2019. Sono stati presi in considerazione anche alcuni pareri giunti pochi giorni dopo la scadenza del termine.

Alla consultazione sono stati invitati a partecipare 338 soggetti: i Cantoni, i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città, delle regioni di montagna e dell'economia, le imprese di trasporto (IT) beneficiarie di indennità secondo la legge sul trasporto di viaggiatori (LTV), le imprese di autobus titolari di concessione, le ct-svizzere e altre organizzazioni.

Sono pervenuti 85 pareri in tutto, dei quali approssimativamente un terzo da Cantoni e partiti, un terzo dal settore dei TP e il restante terzo da organizzazioni e associazioni.

	Destinatari	Pareri pervenuti
1. Cantoni, Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP), Conferenza dei governi cantonali (CdC)	28	26
2. Partiti politici (Assemblea federale)	13	6
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	3	3
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	8	4
5. Imprese di trasporto beneficiarie di indennità ai sensi della LTV	115	27



6. Organizzazioni	116	17
7. ct-svizzere	19	0
8. Altre imprese di autobus titolari di concessione	9	0
Organizzazioni non interpellate	-	2
Totale	311	85

L'elenco dettagliato dei pareri inoltrati è disponibile all'allegato 1.

2. Atteggiamento generale

La gran maggioranza dei partecipanti alla consultazione ritiene la riforma necessaria. I suoi obiettivi sono ampiamente condivisi, per quanto singole voci giudicano sufficiente lo status quo, mentre altri ritengono che la riforma dovrebbe spingersi oltre. La maggior parte sostiene la variante «ottimizzazione», considerata tutto sommato più conforme agli obiettivi prefissati. Si auspicano inoltre a maggioranza più possibilità finanziarie per le IT e per l'innovazione e, di conseguenza, si chiede lo svincolo delle riserve e il libero impiego delle eccedenze nonché maggiori mezzi per l'innovazione. L'esposizione delle conclusioni tratte dal caso AutoPostale è giudicata poco chiara.

Diverse richieste riguardano il traffico nel tempo libero e quello notturno, per i quali si esige un'apertura al cofinanziamento da parte della Confederazione, ovvero una ridefinizione del TRV. Le stesse richieste sono state avanzate in riferimento all'offerta di nuovi e flessibili servizi di mobilità al confine con i trasporti pubblici (TP). È prevalentemente respinto l'inasprimento proposto per i criteri di redditività. Singole voci chiedono di non distinguere più tra traffico a lunga distanza, finanziariamente autonomo, e traffico regionale ordinato: tutti i TP (traffico a lunga distanza, regionale e locale) andrebbero ordinati e finanziati congiuntamente da Confederazione e Cantoni.

È largamente condivisa e si ritiene che vada approfondita la proposta di rendere vincolante le convenzioni sugli obiettivi e di introdurre un benchmarking nazionale, mentre una maggiore messa a concorso di prestazioni di trasporto è appoggiata solo da pochi.

3. Valutazione dei pareri

La documentazione della consultazione comprendeva un questionario con 12 tematiche principali e 5 sottotematiche (cfr. allegato 2).

Le domande riguardavano aspetti fondamentali della riforma, ossia necessità e obiettivi della stessa, decisioni di principio sul sistema nonché scelta e definizioni delle due varianti a confronto «ottimizzazione» e «separazione parziale».



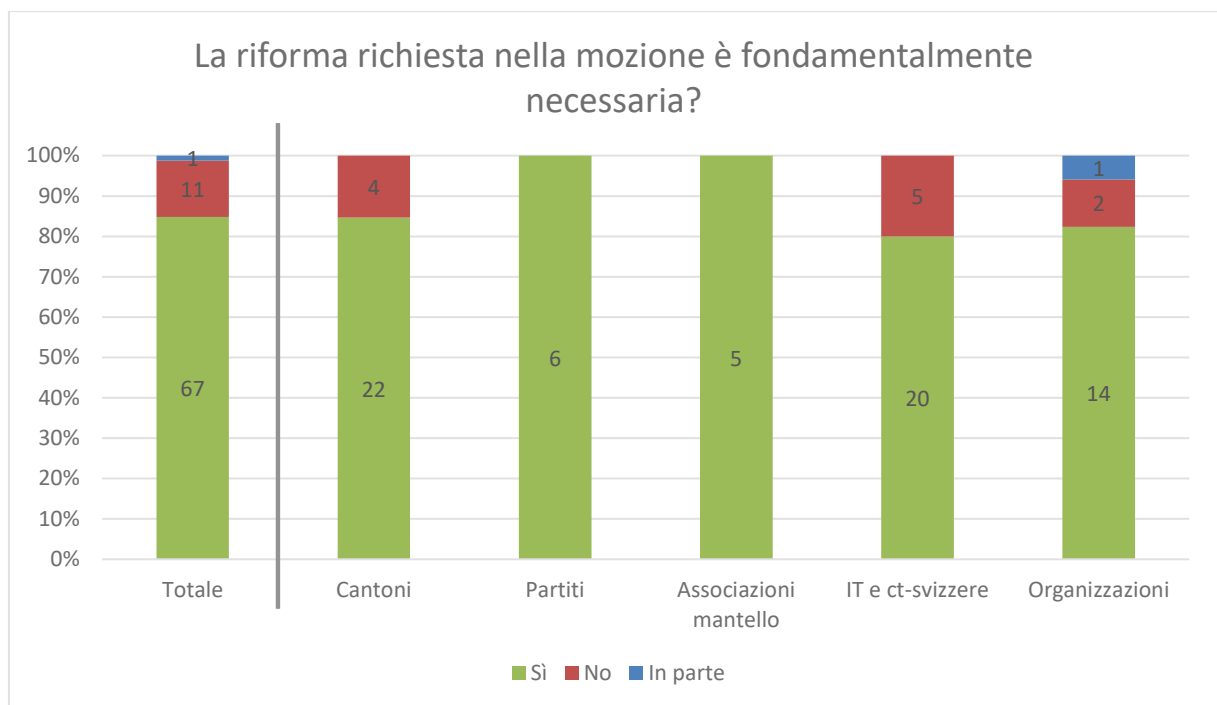
Il presente rapporto riflette l'ordine di successione e i contenuti delle domande¹. Alcuni argomenti possono pertanto ripetersi, in quanto citati più volte dai partecipanti alla consultazione o adottati in risposta a più domande.

3.1. Domande di fondo

Domanda 1: la riforma richiesta nella mozione è fondamentale- mente necessaria?

Tenore generale

Questa domanda ha ricevuto in tutto 79 risposte. Una netta maggioranza, ossia oltre quattro quinti (67 su 79), ritiene che la riforma richiesta nella mozione sia fondamentale-mente necessaria. Una minoranza (11 su 79) nega invece vi sia una tale necessità, poiché considera che negli ultimi anni siano stati apportati miglioramenti significativi e, in tal modo, siano già stati raggiunti importanti obiettivi della riforma.



¹ 226 destinatari della consultazione non hanno inoltrato un parere. Non tutti gli 85 pareri pervenuti fanno riferimento a ogni quesito del questionario. I grafici a barre riproducono solo le risposte pervenute alle singole domande.



In dettaglio

	Sì	In parte	No
Cantoni	BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, SH, AR, AI, SG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU	-	ZH, BL, GR, AG
Partiti	PPD, PLR, PS, UDC, Verdi, pvl	-	-
Associazioni mantello	ACS, SAB, UCS, economiesuisse, Travail.Suisse	-	-
Settore TP	AAGR, ABAG, BLS, BOB, BOS, BVB, FART, MGB, Auto-Postale, RA, FFS, SOB, BERNMOBIL, Turbo, TL, tpg, TRAVYS, TRN, vbl, zb		CGN, SZU, tpf, VBZ, ZVV
Organizzazioni	upi, cP, HKBB, CITraP, LITRA, RAILplus, SWISSRAIL, transfair, UTP, ATA, SSP, COMCO, Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, Kronawitter Innovation	SEV	Gem.Verband öV Oberengadin, IGöV Ostschweiz

67 partecipanti hanno risposto **Sì**. La netta maggioranza ritiene quindi che la riforma richiesta nella mozione sia fondamentale necessaria, anche in considerazione della sua importanza per il **servizio di trasporto pubblico di base**. Secondo questi partecipanti, occorrono miglioramenti per quanto riguarda l'**efficienza**, l'**armonizzazione** e la **semplificazione**, nonché la **certezza di pianificazione**, la **forza vincolante** e la **trasparenza** nella procedura di ordinazione (8 Cantoni, PPD, PS, Verdi, pvl, ACS, UCS, economiesuisse, 7 IT e 3 organizzazioni). L'armonizzazione della procedura di ordinazione e la certezza di pianificazione sono ritenute essenziali, soprattutto in relazione alla **sostenibilità del finanziamento e dello sviluppo dell'offerta** (NW, PS, ACS, 8 IT e 2 organizzazioni). A tale proposito, secondo economiesuisse e cP, se eccessive la certezza nella pianificazione e la prevedibilità dei contributi federali non forniscono incentivi di miglioramento costante e di efficienza. Occorre sviluppare incentivi affinché le IT forniscano i servizi ordinati a costi contenuti, in modo efficiente e a un elevato livello qualitativo (ACS, AutoPostale, Turbo). SSP teme invece che ulteriori incrementi dell'efficienza nel servizio pubblico abbiano un impatto negativo sulle condizioni di lavoro, sulla sicurezza e sulla qualità dell'offerta. Per ATA è importante che il traffico regionale e il traffico a lunga distanza siano **armonizzati**. Secondo i Verdi, è necessario che la Confederazione e i Cantoni **coordinino anticipatamente i loro obblighi a lungo termine** in materia di investimenti e costi d'esercizio. La Confederazione dovrebbe continuare a svolgere un **ruolo partecipativo nello sviluppo del sistema** (PS, ATA). L'UDC guarda con favore alle misure di ottimizzazione, poiché impediranno **eccedenze nei settori che beneficiano di indennità**. TI è persuaso che la riforma sarà positiva per tutte le parti coinvolte. Alcuni partecipanti che hanno risposto Sì a questa domanda ritengono importante che la riforma costituisca un'**evoluzione** e non una rivoluzione nella procedura (VD, BOS). I **fattori di successo** privilegiati finora e disposizioni puntuali concernenti il servizio di trasporto pubblico di base andrebbero consolidati e mantenuti (SAB, UTP, SOB). Le FFS sono inclini a proseguire il sistema con l'ordinazione del traffico regionale, che garantisce alla Svizzera di essere ben collegata.

Per alcuni partecipanti che hanno risposto affermativamente a questa domanda, gli elementi dell'avamprogetto sono trattati in modo **insufficiente** (AutoPostale, FFS, LITRA, SWISSRAIL). Richie-



ste supplementari sono state avanzate riguardo all'**impiego degli utili** (TG, PLR), a uno **sviluppo sostenibile dell'offerta** e alla garanzia di uno **sviluppo del personale** (transfair). Inoltre, considerano che la **definizione** di traffico beneficiario di indennità vada **estesa** alle offerte flessibili (Verdi, UCS, SAB). L'**orientamento all'utenza** (RAILplus) andrebbe esteso, così da eliminare supplementi su offerte del traffico nel tempo libero (SAB). Il sistema dei trasporti pubblici dovrebbe essere organizzato sulla base di **tariffe** unitarie (CITraP). Le **innovazioni** dovrebbero ridurre il traffico complessivo e essere sviluppate in modo efficiente (PS, ATA). Inoltre, occorrono ulteriori misure per aumentare gli incentivi destinati alle IT (NE, ACS).

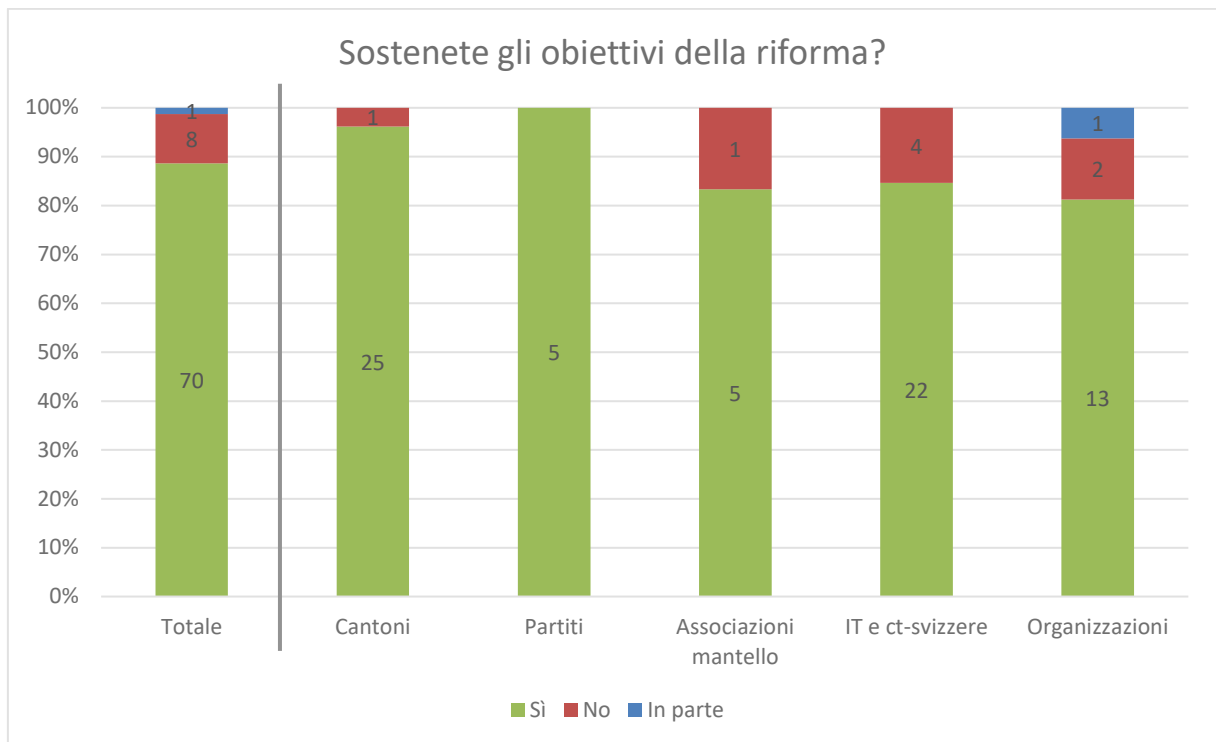
Il SEV ritiene che una riforma sia solo **IN PARTE** necessaria. Trova infatti che il sistema attuale funzioni bene e che, sebbene possa ancora essere migliorato in alcuni punti, non occorrono ulteriori incentivi per favorire l'imprenditorialità e l'efficienza.

Una piccola minoranza dei partecipanti ritiene che una riforma **non sia necessaria, o che lo sia solo in minima parte** (ZH, GR, AG). Occorrono più incentivi per favorire l'efficienza, ma non una riforma completa del TRV (CGN). Si afferma che negli ultimi anni sono stati introdotti sostanziali miglioramenti e, in tal modo, sono già stati **raggiunti importanti obiettivi** (BL, ZVV, VBZ).

Domanda 2: sostenete gli obiettivi della riforma? Secondo che ordine di priorità?

Tenore generale

A questa domanda hanno risposto 79 partecipanti. La grande maggioranza (70 su 79) sostiene gli obiettivi della riforma. Una minoranza (8 su 79) è dell'avviso che la maggior parte di questi obiettivi è già stata raggiunta e che gli obiettivi restanti non comporterebbero miglioramenti significativi.



In dettaglio

	Sì	In parte	No
Cantoni	BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU	-	ZH
Partiti	PPD, PLR, PS, Verdi, pvl	-	-
Associazioni mantello	ACS, SAB, UCS, USS, Travail.Suisse	-	economisuisse
Settore TP	AAGR, ABAG, BLS, BOB, BOS, BVB, CGN, FART, MGB, AutoPostale, RA, FFS, SOB, BERNMOBIL, Thurbo, TL, tpg, TRAVYS, TRN, vbl, zb, ZVB	-	SZU, tpf, VBZ, ZVV
Organizzazioni	cP, CITraP, LITRA, RAILplus, FUS, SWISSRAIL, transfair, UTP, ATA, SSP, COMCO, Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, Kronawitter Innovation	SEV	Gem.Verband öV Oberengadin, IGöV Ostschweiz

La netta maggioranza dei partecipanti sostiene gli obiettivi della riforma. In alcuni dei pareri pervenuti si rileva che gli obiettivi della riforma permetteranno di **ridurre le interfacce e i doppioni**, chiarire le **competenze** e le **responsabilità** e aumentare le **possibilità di gestione** e la **certezza di pianificazione** (LU, OW, SG).

Per quanto riguarda la certezza di pianificazione, secondo AG e Thurbo è indispensabile **prevedere tempi non troppo lunghi** per essere in grado di reagire ai cambiamenti del mercato a breve e medio termine. Considerato l'obiettivo di garantire un finanziamento affidabile del TRV, AG ritiene che gli



strumenti cantonali attualmente disponibili siano sufficienti. Per il PLR, l'**impiego degli utili** non è sufficientemente precisato e le regole attuali su questo punto vanno attenuate. Nonostante l'obiettivo di efficienza, occorre mantenere la qualità delle **condizioni di impiego**, dell'**offerta** e della **sicurezza** (USS, Travail.Suisse, transfair, SSP). Inoltre, vanno definite le possibilità di finanziamento per le **innovazioni** (SZ, OW, SO, Travail.Suisse). Travail.Suisse considera inappropriato il **sistema di bonus-malus**, poiché potrebbe mettere in cattiva luce le IT. Accanto agli obiettivi della riforma, alcuni dei partecipanti che si sono espressi a favore ritengono importante **sviluppare ulteriormente anche l'offerta di base**, poiché il predominio del **traffico motorizzato privato** negli spostamenti per il **tempo libero** può essere ricondotto alle lacune nell'offerta dei trasporti pubblici (PS, pvl, ATA). Il pvl teme che se i finanziamenti saranno erogati con troppo anticipo e eccessivamente orientati in funzione delle proiezioni di crescita del traffico, la pressione per l'**introduzione di misure di riduzione del traffico** diminuirà. UCS e Kronawitter Innovation suggeriscono di rendere possibili e di integrare alternative flessibili e **nuove forme di offerta adattate alla domanda**.

Il SEV sostiene tutti gli obiettivi della riforma, ad eccezione degli incentivi per favorire l'imprenditorialità e l'efficienza (**IN PARTE**).

Una piccola minoranza ha risposto **NO** a questa domanda. Ritiene che la riforma **non comporterebbe miglioramenti significativi**, in quanto le misure più importanti concernenti gli obiettivi di certezza del finanziamento, di pianificabilità dell'offerta e di visione globale sono già state adottate (ZH, VBZ, ZVV). Inoltre, andrebbe esaminata la possibilità di attuare **separazioni supplementari**. La riforma del TRV non dovrebbe implicare cambiamenti che rendano difficile o impossibile l'ulteriore approfondimento di questa opzione (economiesuisse).

Ordine di priorità degli obiettivi della riforma

Un **finanziamento affidabile, calcolabile e che crei stabilità** è prioritario per la metà dei partecipanti (10 Cantoni, i partiti PPD, PLR, Verdi e PS, le associazioni mantello UCS, USS, Travail.Suisse, 7 organizzazioni e 16 IT).

Meno della metà dei partecipanti considera prioritario **semplificare e armonizzare la procedura di ordinazione** (8 Cantoni, i partiti PPD, Verdi e PS, SAB e Travail.Suisse, 8 organizzazioni e 13 IT).

Un miglioramento a livello di **pianificabilità e prevedibilità dell'offerta** è prioritario per circa un terzo dei partecipanti (7 Cantoni, i partiti PPD e Verdi, le associazioni mantello SAB, USS e Travail.Suisse, 6 organizzazioni e 11 IT).

Anche gli **incentivi per favorire l'imprenditorialità e l'efficienza** sono prioritari per circa un terzo dei partecipanti (16 Cantoni, i partiti PPD, PLR e pvl, UCS, 3 organizzazioni e 4 IT).

Circa un quarto dei partecipanti considera prioritario rafforzare la **visione globale per Confederazione, Cantoni e IT per quanto concerne l'infrastruttura e il traffico locale, regionale e a lunga distanza** (5 Cantoni, i partiti PPD, PLR, Verdi, PS e pvl, nonché SSV e SAB, 4 organizzazioni e 2 IT).



Solo il 10 per cento circa delle prese di posizione ha messo in primo piano l'obiettivo di **un'adeguata ripartizione dei compiti, delle competenze e delle responsabilità** tra i committenti e le IT (5 Cantoni, PLR, SEV e tpg).

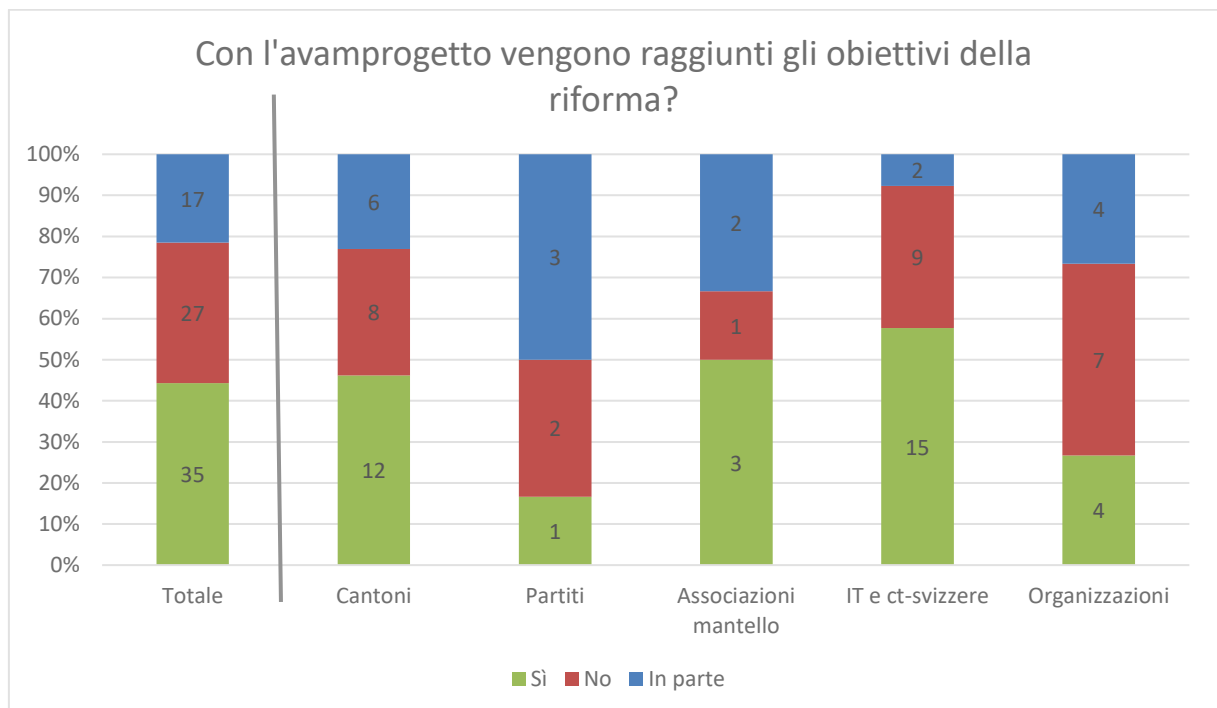
13 partecipanti sostengono gli obiettivi della riforma senza porre particolari priorità (2 Cantoni, ACS, 4 organizzazioni e 6 IT).

6 partecipanti respingono gli obiettivi della riforma (ZH, economiesuisse, Gemeindeverband öV Oberengadin, IGöV Ostschweiz, VBZ e ZVV).

Domanda 3: con l'avamprogetto vengono raggiunti gli obiettivi della riforma?

Tenore generale

A questa domanda sono giunte 79 risposte e solo poco meno della metà affermative (35 su 79). Si rivela che la variante «ottimizzazione» permetterebbe di raggiungere gli obiettivi, mentre la variante «separazione parziale» no, o solo in parte. 17 partecipanti ritengono che gli obiettivi sarebbero raggiunti solo parzialmente, in quanto la riforma non si spinge abbastanza lontano. Vi sarebbe un potenziale di miglioramento in diversi ambiti, quali l'impiego degli utili, gli incentivi per favorire l'imprenditorialità e l'efficienza delle IT e il finanziamento. Hanno risposto negativamente alla domanda 27 partecipanti, criticando l'approccio all'innovazione e la formulazione degli incentivi e ritenendo che la riforma non sia sufficientemente profonda.





In dettaglio

	Sì	In parte	No
Cantoni	BE, GL, ZG, SO, BS, BL, AR, AI, TG, TI, VD, GE	NW, OW, SH, SG, VS, NE	ZH, LU, UR, SZ, FR, GR, AG, JU
Partiti	Verdi	PS, PPD, pvl	PLR, UDC
Associazioni man-tello	ACS, USS, Travail.Suisse	UCS, SAB	economiesuisse
Settore TP	AAGR, ABAG, BOB, BOS, BVB, CGN, MGB, SOB, BERNMOBIL, Turbo, TL, tpg, TRAVYS, vbl, ZVB	TRN, zb	BLS, FART, AutoPostale, RA, FFS, SZU, tpf, VBZ, ZVV
Organizzazioni	CITraP, transfair, UTP, SSP	SEV, RAILplus, ATA, Kronawitter Innovation	upi, Gem.Verband öV Oberengadin, IGöV Ostschweiz, LITRA, SWISS-RAIL, cP, Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung

Solo poco meno della metà dei partecipanti ha risposto **Sì**. Alcuni osservano che certi elementi dell'avamprogetto, quali la convenzione sugli obiettivi o il sistema di bonus-malus, sono **già realtà**, pur se poco utilizzati (SO, Turbo, BERNMOBIL, TL). La **variante «ottimizzazione»** permetterebbe di raggiungere gli obiettivi della riforma (Verdi, Travail.Suisse, BOS, BERNMOBIL, TL, TRAVYS, UTP), mentre con la **variante «separazione parziale»** potrebbe essere che **non si realizzi** l'obiettivo di semplificazione e armonizzazione della procedura di ordinazione (BE, Travail.Suisse, BOS, BERNMOBIL). BERNMOBIL disapprova che il **traffico locale** non faccia parte dell'avamprogetto. Per AI e TG **manca un'attenuazione delle disposizioni concernenti l'impiego degli utili in caso di messa a concorso**. Secondo i Verdi, la **messa a concorso** non è lo strumento giusto per garantire un traffico regionale di alta qualità. Per BS e VD mancano proposte di riforma in merito all'**impiego degli utili**. Per quanto riguarda il finanziamento sostenibile, il **credito d'impegno** è uno strumento che deve essere utilizzato anche a livello dei Cantoni (ZVB). L'approccio alle innovazioni e al cofinanziamento di nuovi progetti nel settore dei trasporti pubblici solleva critiche (BERNMOBIL, TL, TRAVYS, ZVB, CITraP). Per alcuni partecipanti, la proposta **non si spinge abbastanza lontano e non è abbastanza innovativa** (UTP, TRAVYS). Si osserva inoltre che le **misure** di controllo delle IT in relazione al **caso AutoPostale** sono menzionate solo di sfuggita (CGN).

Secondo diversi partecipanti gli obiettivi verrebbero raggiunti solo **IN PARTE** (NW, OW, NE, PS, pvl, SAB, zb, RAILplus, ATA). Per il PPD, l'intera riforma **non si spinge abbastanza lontano**. Per SG, zb e RAILplus, la variante «ottimizzazione» non elimina **le lacune principali** del sistema attuale. Le **condizioni quadro** andrebbero adattate in modo che le IT possano generare più **fondi propri da destinare agli investimenti** (PPD). PS e ATA chiedono una combinazione equilibrata di **cooperazione e concorrenza**. Secondo il pvl e il PS, nelle varianti di riforma proposte gli **incentivi** per favorire l'efficienza e l'imprenditorialità delle IT sono insufficienti. Inoltre, il pvl propone un **sistema di mobility pricing** che, attraverso incentivi mirati, attenui i picchi di traffico, riduca un'utilizzazione economicamente inefficiente dei trasporti e contribuisca così a una **politica dei trasporti sostenibile**. Per SAB manca un orientamento coerente in funzione del **punto di vista dell'utenza**. Secondo ATA, il caso AutoPostale ha dimostrato quanto possa essere **problematico** per le IT il **conflitto tra due**



obiettivi ossia, da un lato, l'obiettivo di non realizzare profitti nel loro settore chiave e, dall'altro, quello di essere innovative e sempre più efficienti. Un'ulteriore richiesta concerne la procedura di ordinazione, e più esattamente **il passaggio dal termine di due anni a uno di quattro (zb)**.

Rispondono **NO**, e si dicono in tal modo critici in merito al raggiungimento degli obiettivi, i partecipanti per i quali la riforma **non si spinge abbastanza lontano**. LITRA si aspettava una **riforma più profonda**. cP ritiene che la variante «separazione parziale» sia solo un primo passo verso una chiara **ripartizione delle competenze** tra Confederazione e Cantoni per quanto concerne il TRV. La variante «ottimizzazione» non comporterebbe **alcun miglioramento** e manterrebbe gravi **lacune** (SG, ZH, PPD, 9 IT e 3 organizzazioni). AG e le FFS, invece, ritengono che la variante «ottimizzazione» permetta di raggiungere un maggior numero di obiettivi. Per altri si tratterebbe di un passo intermedio con cui gli obiettivi nel TRV non verrebbero ancora pienamente raggiunti (UR, SZ). Alcuni partecipanti criticano l'approccio alle **innovazioni** e al **cofinanziamento di nuovi progetti nel settore dei trasporti pubblici** (UDC). Il PLR e LITRA osservano che le innovazioni non possono essere portate avanti e gestite centralmente, ma devono essere sviluppate in un processo **dal basso verso l'alto**. Un finanziamento adeguato non dovrebbe essere legato a **singoli progetti** (PPD, PLR, ATA, LITRA, AutoPostale). Problematica è ritenuta anche la mancanza di **opportunità di sviluppo**, che potrebbe rendere difficile, per le IT, il mantenimento della qualità (BLS). Solleva critiche il fatto che in entrambe le varianti non si presti la dovuta attenzione agli **incentivi** per favorire l'imprenditorialità (FR, ZH, LU, pvl, BLS, AutoPostale, VBZ, LITRA). Il PLR biasima che non sia trattato **l'impiego degli utili**. BLS disapprova che a livello cantonale manchino **impegni finanziari vincolanti** che vadano oltre l'anno di preventivo. Vi sarebbe inoltre un potenziale di miglioramento per quanto riguarda le **questioni tariffarie** (GR). Ai fini della regionalizzazione, BLS ritiene che vada cercata una **concordanza tra spazi di mercato e spazi di ordinazione**; le regioni di pianificazione dell'offerta, ad esempio, potrebbero essere corredate con competenze in materia di ordinazione. Mancherebbero un orientamento coerente in funzione del **punto di vista dell'utenza** (SAB) e l'attenzione per una **politica dei trasporti sostenibile**. Gli obiettivi dovrebbero essere piuttosto la diminuzione del traffico e l'utilizzazione efficiente dell'infrastruttura. A tal fine occorre un sistema di **mobility pricing** (pvl).

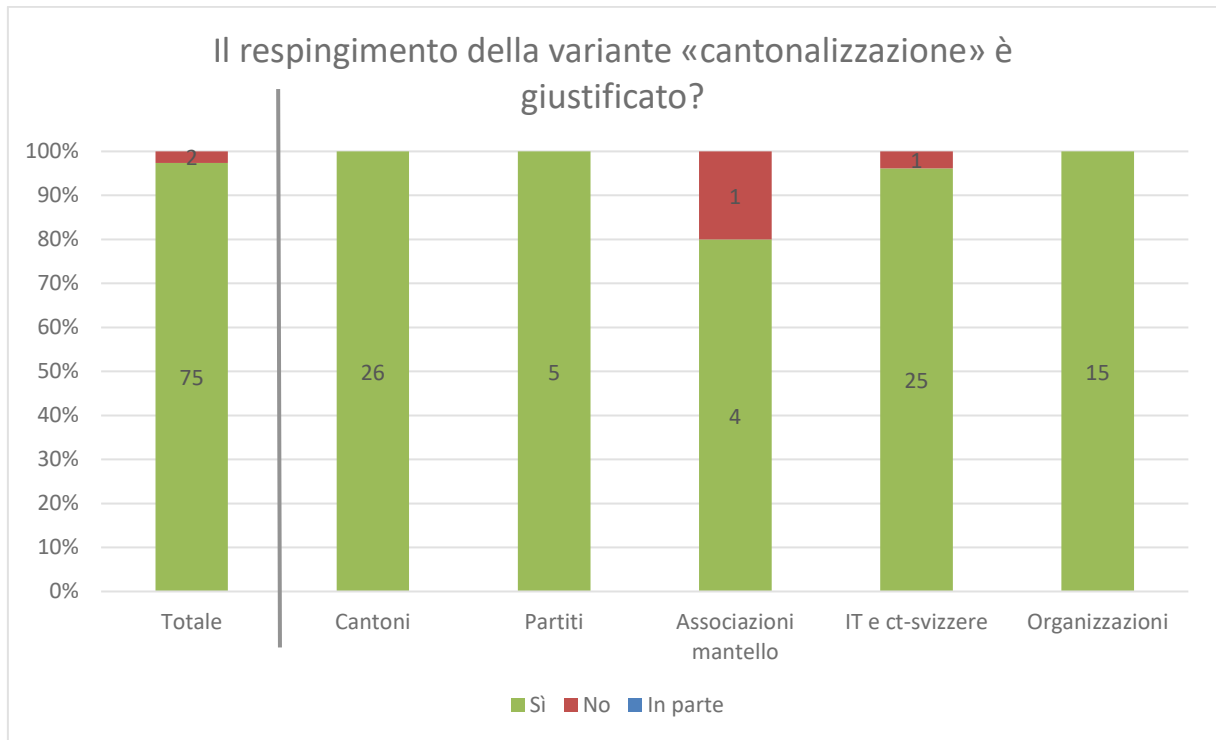
3.2. Decisioni di principio sul sistema

Domande 4a/b sulla variante «cantonalizzazione»

Domanda 4a: il respingimento della variante «cantonalizzazione» è giustificato?

Tenore generale

A questa domanda hanno risposto 77 partecipanti. Ad eccezione di due pareri, il respingimento della variante in questione è unanimemente considerato giustificato. Una larga maggioranza ritiene che occorra un coordinamento a livello nazionale del settore dei trasporti pubblici, in quanto sistema interconnesso, e che la supervisione federale sia importante. La variante «cantonalizzazione» comporterebbe un aumento delle differenze di ordinazione fra i Cantoni.



In dettaglio

	Sì	In parte	No
Cantoni	ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW; GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU	-	-
Partiti	PPD, PLR, PS, Verdi, pvl	-	-
Associazioni mantello	SAB, UCS, USS, Travail.Suisse	-	economiesuisse
Settore TP	AAGR, ABAG, BLS, BOB, BOS, BVB, CGN, FART, MGB, AutoPostale, RA, FFS, SOB, BERNMOBIL, SZU, TL, tpf, TRAVYS, TRN, vbl, VBG, VBZ, zb, ZVV, ZVB	-	tpg
Organizzazioni	upi, SEV, Gem.Verband öV Oberengadin, cP, CITraP, IGöV Ostschweiz, LITRA, RAILplus, SWISSRAIL, transfair, UTP, ATA, SSP, Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, Kronwitter Innovation	-	-

Ad eccezione di due sole voci contrarie, tutti i partecipanti sono concordi nel rispondere **Sì** al respingimento della variante «cantonalizzazione». La maggior parte considera estremamente importante **coordinare** i trasporti pubblici **a un livello superiore**, in quanto **sistema interconnesso che si estende sull'intero territorio nazionale** (5 Cantoni, PS, SAB, 4 IT, LITRA). Poiché molte linee di TRV **attraversano i confini cantonali** occorre una visione globale (7 Cantoni, PLR, Verdi, PS, pvl, UCS, Travail.Suisse, 8 IT, 3 organizzazioni). Un coordinamento nazionale e intercantonale diventa



sempre più importante anche alla luce del continuo aumento delle distanze percorse (AG). La supervisione da parte della Confederazione garantisce che l'offerta di collegamenti avvenga in tutti i Cantoni in base agli **stessi standard** (NW, VD, BOS). La variante «cantonalizzazione» comporterebbe un aumento delle **differenze di ordinazione** tra i Cantoni (ZG) e ridurrebbe l'**influsso del committente** nei confronti delle IT nazionali (VD). È inoltre importante che il traffico a lunga distanza, il traffico merci e il traffico regionale nonché l'infrastruttura ferroviaria siano pianificati secondo un approccio **integrale** e che vi sia un coordinamento nazionale con l'infrastruttura ferroviaria (SZ, SO, SH). Inoltre, sarebbe uno svantaggio se, su scala nazionale, i sistemi di trasporti pubblici fossero subordinati agli **interessi di singoli Cantoni** (TL, TRAVYS, TRN, CITraP, transfair). Secondo la maggior parte dei pareri pervenuti, il TRV è un **compito comune**; la Confederazione non dovrebbe ritirarsi dalla **definizione dell'offerta di base** (5 Cantoni, PPD, BERNMOBIL). La Confederazione dovrebbe inoltre predisporre una **compensazione** finanziaria a livello nazionale (ABAG, MGB). ZH, VBG, VBZ, ZVV propongono di esaminare, nell'ambito del progetto generale **«Ripartizione dei compiti II»**, la separazione totale delle responsabilità per quanto concerne le ordinazioni e il finanziamento nel settore degli autobus e eventualmente delle ferrovie. Altri suggeriscono di puntare, invece che su una cantonalizzazione, su una **regionalizzazione delle ordinazioni di TRV** (UR, BLS, MGB).

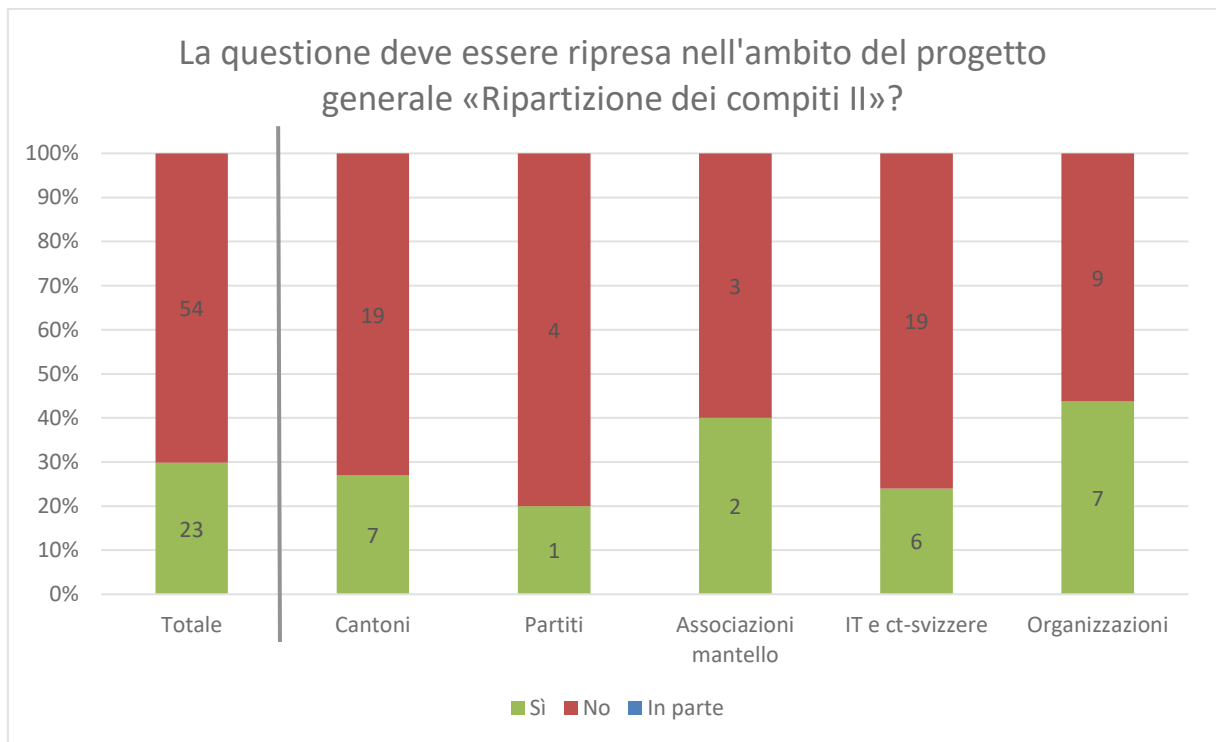
economiesuisse e tpg rispondono **NO**. economiesuisse sostiene che la variante «cantonalizzazione» va mantenuta aperta. Questa variante andrebbe eventualmente esaminata approfonditamente nell'ambito dell'approccio globale previsto dal progetto «Ripartizione dei compiti II».

La COMCO lascia la risposta aperta, poiché ritiene che per valutare questa domanda alla luce della legislazione sulla concorrenza occorrono informazioni supplementari.

Domanda 4b: la questione deve essere ripresa nell'ambito del progetto generale «Ripartizione dei compiti II»?

Tenore generale

Questa domanda ha ricevuto 77 risposte. La grande maggioranza dei partecipanti (54 su 77) è del parere che la questione non debba più essere ripresa nell'ambito del progetto «Ripartizione dei compiti II». Il sistema dei trasporti pubblici va finanziato nel modo più uniforme possibile e pianificato secondo un approccio integrale. La minoranza che ha risposto in modo affermativo (23 su 77) ritiene che la questione della ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni, ma anche quella della ripartizione degli oneri tra Cantoni urbani e rurali, debba essere riconsiderata. Inoltre, afferma che diversi compiti comuni vanno separati.



In dettaglio

	Sì	In parte	No
Cantoni	ZH, BE, UR, ZG, AR, SG, GR,	-	LU, SZ, OW, NW; GL, FR, SO, BS, BL, SH, AI, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU
Partiti	Pvl	-	PPD, PLR, PS, Verdi
Associazioni mantello	SAB, economiesuisse	-	UCS, USS, Travail.Suisse
Settore TP	FART, SZU, VBG, VBZ, zb, ZVV	-	AAGR, ABAG, BLS, BOB, BOS, BVB, MGB, AutoPostale, RA, FFS, SOB, BERNMOBIL, Thurbo, TL, tpf, tpg, TRAVYS, TRN, vbl
Organizzazioni	upi, Gem.Verband öv Oberengadin, RAILplus, COMCO, cP, Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, Kronawitter Innovation	-	SEV, CITraP, IGöV Ostschweiz, LITRA, SWISSRAIL, transfair, UTP, ATA, SSP

Una minoranza è favorevole a un ulteriore approfondimento della questione nell'ambito del progetto «Ripartizione dei compiti II» (**Sì**). Suggerisce di riconsiderare la **ripartizione dei compiti** tra Confederazione e Cantoni, ma anche la **ripartizione degli oneri** tra Cantoni urbani e rurali (UR, ZG, GR). Questo progetto offrirebbe l'opportunità di rafforzare il **federalismo** (GR) e il **principio di equivalenza** (economicsuisse). L'opinione è che vari **compiti comuni** potrebbero essere separati (GR, SAB, economicsuisse). economicsuisse si aspetta che la riforma del TRV **non anticipi** lavori ulteriori compresi nel progetto «Ripartizione dei compiti II».

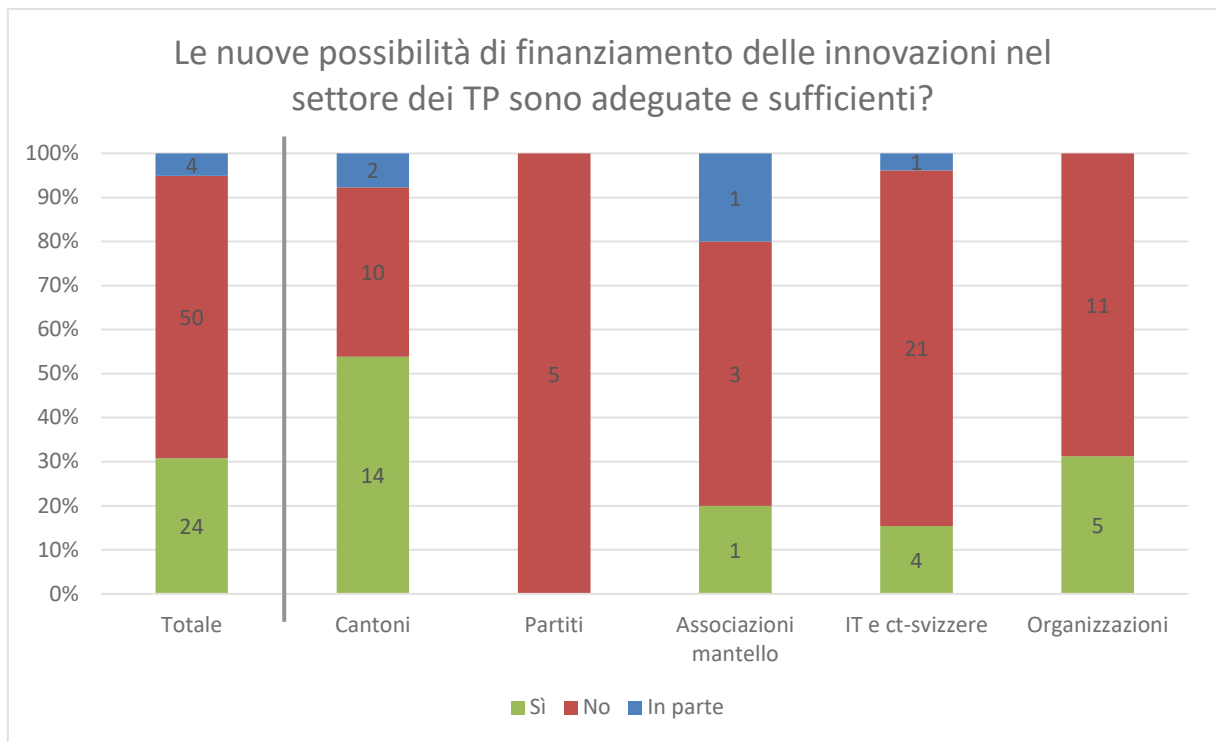


Una netta maggioranza dei partecipanti respinge un riesame di questo argomento nell'ambito del progetto «Ripartizione dei compiti II» (**NO**). Il sistema dei trasporti pubblici dovrebbe essere **finanziato** nel modo più **uniforme** possibile e pianificato secondo un approccio **integrale** (SH, TG). L'ordinazione dei trasporti pubblici deve avvenire tenendo conto di determinati perimetri, e questi non sempre coincidono con i **confini cantonali** (AG, PS, USS, 7 IT, UTP). La cantonalizzazione non elimina le **interfacce**, ma le sposta o ne crea di nuove (AG). In realtà, sul ristretto territorio svizzero i flussi di traffico risultano particolarmente **intrecciati** (nel traffico ferroviario, le linee intercantonali rappresentano il 60 % del totale; per quanto riguarda gli autobus e i battelli, le linee intercantonali rappresentano il 15 % del totale) (PS, AutoPostale, FFS, TL, TRN, UTP). È importante che nel settore coordinato della politica dei trasporti pubblici non entrino **interessi di singoli Cantoni** (PS). Si sottolinea inoltre che il sistema svizzero non è paragonabile, quanto a **dimensioni**, al sistema tedesco (AG). Si rileva che l'ordinazione del TRV è un **compito comune** della Confederazione e dei Cantoni (5 Cantoni). Il TRV è una **questione di importanza nazionale**, alla quale va riservata un'attenzione corrispondente (PS, AutoPostale, SOB, TL, TRN). VS e GE ricordano che la questione è stata già ampiamente esaminata, e respinta, durante il progetto di riforma. Un riesame della questione non è necessario anche perché entrambe le varianti dell'avamprogetto rispettano i **tre principi giuridici** (sussidiarietà, equivalenza fiscale e autonomia organizzativa e finanziaria dei Cantoni) (GE).

Domanda 5: le nuove possibilità di finanziamento delle innovazioni nel settore dei TP sono adeguate e sufficienti?

Tenore generale

Questa domanda ha raccolto 78 risposte. Per circa due terzi (50 su 78), i mezzi destinati a finanziare le innovazioni nel settore dei trasporti pubblici non sono né adeguati né sufficienti. Gran parte dei partecipanti ritiene che i fondi previsti siano scarsi e che l'onere amministrativo supplementare sia eccessivo. I partecipanti che hanno risposto affermativamente (24 su 78) riconoscono che è possibile evitare doppioni e ritengono positivo che i grandi progetti di innovazione non siano portati avanti parallelamente.



In dettaglio

	Sì	In parte	No
Cantoni	ZH, BE, NW, GL, ZG, FR, SO, AR, AI, SG, AG, VD, VS, GE	SH, BL	LU, UR, SZ, OW, BS, GR, TG, TI, NE, JU
Partiti	-	-	PPD, PLR, PS, Verdi, pvl
Associazioni mantello	USS	SAB	UCS, economiesuisse, Travail.Suisse
Settore TP	SZU, Turbo, VBG, ZVV,	ABAG	AAGR, BLS, BOB, BOS, BVB, FART, MGB, AutoPostale, RA, FFS, SOB, BERNMOBIL, TL, tpf, tpg, TRAVYS, TRN, vbl, VBZ, zb, ZVB
Organizzazioni	SEV, HKBB, IGöV Ostschweiz, FUS, SSP	-	Gem.Verband öv Oberengadin, CITraP, LITRA, RAILplus, SWISSRAIL, transfair, UTP, ATA, cP, Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, Kronawitter Innovation

Una minoranza dei partecipanti risponde **Sì**, considerando positivo **evitare i doppioni** e **coordinare le evoluzioni** (NW, VD), così da evitare uno sviluppo parallelo di importanti innovazioni da parte di diverse IT (AG, VS, NW). ZG chiede il finanziamento mirato di innovazioni definite in termini concreti. GE e BE propongono di **verificare** a intervalli regolari se le risorse finanziarie sono sufficienti. NE presume che i fondi in questione siano destinati principalmente all'**avvio di progetti**. Occorre garantire che **le decisioni sulle innovazioni** vengano prese **in modo rapido e decentrato** (SG), **d'accordo con i committenti** e nel rispetto dei principi di **trasparenza** (SO). È considerata positivamente, sullo sfondo di un **concorso di idee**, la possibilità di finanziare le innovazioni attingendo alle **riserve delle IT** o di **tenerne conto nell'offerta** (AG). Raccoglie sostegni anche l'opportunità di aprire a **terze persone** la partecipazione finanziaria a progetti di innovazione (GE). Si rileva che cofinanziare le innovazioni non rientra negli scopi della **procedura di ordinazione** (FUS).



I pochi partecipanti che hanno risposto **IN PARTE** temono che un importo troppo basso possa **rallentare** la realizzazione di innovazioni necessarie (BL). Secondo alcuni, così come è stata proposta, la promozione dell'innovazione va nella giusta direzione, ma non abbastanza lontano (SAB, ABAG). SAB ritiene che alle imprese ferroviarie vada concessa una maggiore libertà nel promuovere l'innovazione. Per quanto riguarda il **coordinamento** dei progetti di innovazione e la **decisione** sull'impiego dell'importo, si considera importante che tutti gli **attori centrali** (ossia CTP, CDCTP, UFT, UTP) siano rappresentati nell'**organo decisionale** (BL).

La maggioranza dei partecipanti risponde **NO**, ritenendo pertanto che le possibilità di finanziamento delle innovazioni nel settore dei trasporti pubblici **siano inadeguate e insufficienti**. Una larga parte è del parere che i finanziamenti siano **scarsi** (9 Cantoni, PPD, PS, pvl, 4 IT, 3 organizzazioni). I fondi destinati a finanziare le innovazioni dovrebbero essere **adeguatamente proporzionati** al fatturato del settore TRV (AutoPostale). Per promuovere le innovazioni necessarie a mantenere il TRV competitivo rispetto al traffico motorizzato privato, occorre trovare **maggiori possibilità di finanziamento e altre soluzioni** (PPD, PS, ATA). Inoltre, le innovazioni non andrebbero finanziate attraverso il credito TRV, bensì attraverso una **nuova voce di credito** (GR). Secondo Kronawitter Innovation si potrebbe utilizzare ad esempio il 5–10 per cento del **Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF)** o del **Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA)** a questo scopo invece che per ampliamenti fisici. SZ suggerisce di devolvere all'innovazione anche **le crescenti riserve delle IT** di cui all'articolo 36 LTV. Una possibilità sarebbe prevedere una **destinazione vincolata per le eccedenze**, versando ad esempio una parte a un fondo, al quale i committenti potrebbero attingere insieme alle IT per finanziare l'ulteriore sviluppo del sistema (ZVB). Il PLR chiede anche che la riforma **attenui le regole** concernenti l'impiego degli utili. Alcuni partecipanti ritengono che le risorse finanziarie supplementari debbano provenire dalle attività di trasporto e non dalle casse federali (economiesuisse). Non vanno sostenuti solo i progetti di innovazione, ma anche e soprattutto i **progetti con un impatto nazionale o perlomeno sovraordinato** (LU). Non va promossa solo la concorrenza tra le IT, ma anche la loro **collaborazione** (LU, OW). Alcuni ritengono che la gestione attraverso la **convenzione sugli obiettivi** sia dispendiosa e non crei quasi nessun **incentivo** (NE, BS, pvl, AAGR). La normativa dovrebbe tener conto del fatto che le innovazioni richiedono **decisioni rapide e decentralizzate** (BLS, AutoPostale, LITRA). Considerato questo aspetto, l'idea che le innovazioni siano concordate nell'ambito di convenzioni sugli obiettivi di durata compresa fra quattro e sei anni non appare appropriata (pvl). Lasciare all'**Amministrazione** la decisione in merito al finanziamento delle innovazioni non favorisce la loro promozione (TG). Un **finanziamento sulla base di progetti** non è efficace, poiché lungo e **burocratico** (PLR, PS, 4 IT, UTP). L'**onere amministrativo** per accedere alle risorse finanziarie è relativamente elevato e costituisce un ostacolo, cosicché un progetto può anche essere ritardato o addirittura bloccato a causa di **mananza di personale** (TRN, zb). TRN mette in guardia sugli **effetti del sistema di bonus-malus** in relazione ai criteri di rendimento. Anche alle **piccole IT** va lasciata la possibilità di portare avanti senza ostacoli burocratici, indipendentemente da operazioni su mercati terzi, progetti innovativi nel settore (zb, RAILplus). Alle IT andrebbero concesse maggiori **libertà imprenditoriali** (PPD, UCS, SAB). SOB chiede la possibilità di presentare nell'offerta una **somma forfettaria destinata al finanziamento di innovazioni** future sotto forma di una quota percentuale dell'intera spesa per trasporti pubblici beneficiaria di indennità. Per quanto riguarda la mobilità multimodale, la



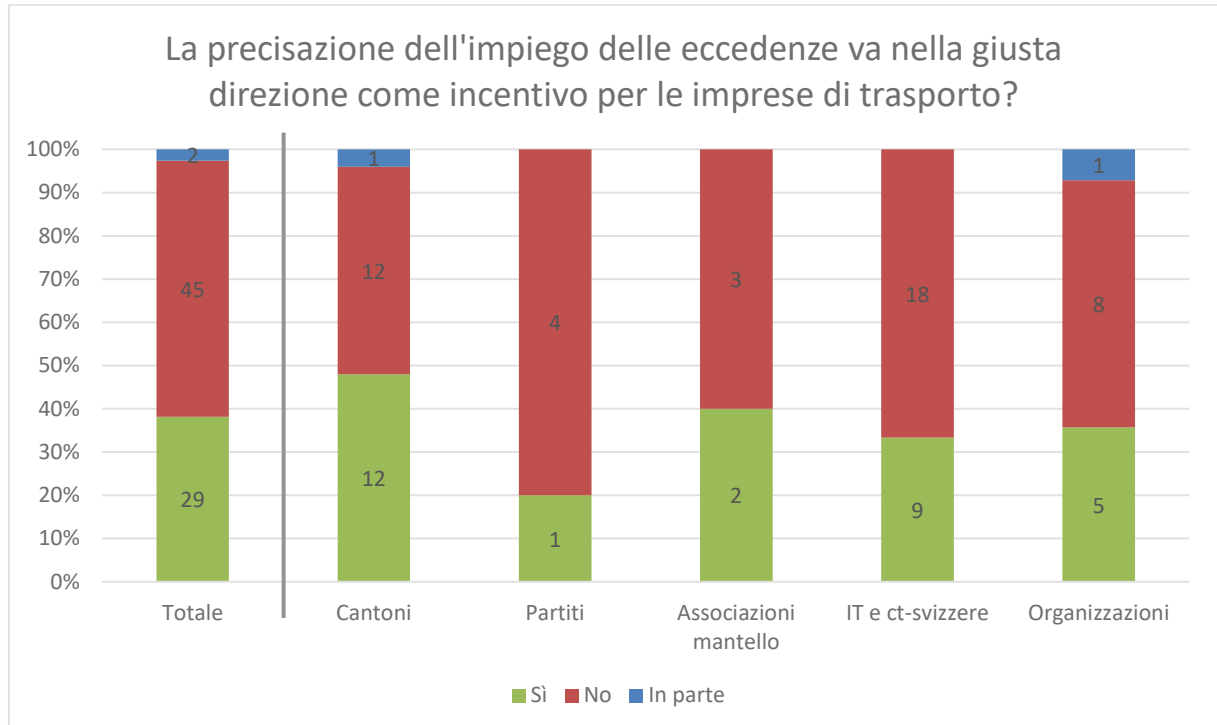
promozione dell'innovazione andrebbe orientata in funzione dell'intero sistema di mobilità e non solo di singoli suoi aspetti (Kronawitter Innovation).

La COMCO rinuncia a rispondere a questa domanda, ma ricorda la possibile applicazione della **legge sui cartelli** in relazione a progetti di innovazione riguardanti più di una IT, nonché eventuali **accordi in materia di concorrenza** ai sensi dell'articolo 5 LCart.

Domanda 6: la precisazione dell'impiego delle eccedenze va nella giusta direzione come incentivo per le imprese di trasporto?

Tenore generale

A questa domanda hanno risposto 76 partecipanti. Poco meno del 40 per cento (29 su 76) ritiene che la precisazione dell'impiego delle eccedenze vada nella giusta direzione. Alcuni accolgono positivamente la proposta di lasciare sostanzialmente invariato il loro impiego, poiché lo considerano adeguato. La maggioranza dei partecipanti (45 su 76) ritiene che la precisazione non vada nella giusta direzione in quanto non avrebbe alcun effetto incentivante. Si chiede inoltre che alle IT sia concessa maggiore libertà nell'impiego delle eccedenze, il che offrirebbe anche un'opportunità per finanziare l'innovazione.





In dettaglio

	Si	In parte	No
Cantoni	ZH, BE, UR, NW, ZG, BL, SG, GR, AG, TI, VS, JU	GL	LU, SZ, OW, FR, SO, BS, SH, AR, AI, TG, VD, NE
Partiti	Verdi	-	PPD, PLR, PS, pvl
Associazioni mantello	SAB, USS	-	UCS, economiesuisse, Travail.Suisse
Settore TP	ABAG, BOS, CGN, FART, MGB, SZU, tpg, VBG, ZVV,	-	AAGR, BLS, BOB, BVB, AutoPostale, RA, FFS, SOB, BERNMOBIL, Thurbo, TL, tpf, TRAVYS, TRN, vbl, VBZ, zb, ZVB
Organizzazioni	SEV, IGöV Ostschweiz, RAILplus, SSP, Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung	Kronawitter Innovation	Gem.Verband öV Oberengadin, cP, CITraP, LI-TRA, SWISSRAIL, transfair, UTP, ATA

Una minoranza dei partecipanti ritiene che la precisazione dell'impiego delle eccedenze vada nella giusta direzione (**Si**). Alcuni accolgono positivamente la proposta di lasciare sostanzialmente **invariato** il loro impiego, poiché lo considerano **adeguato** (4 Cantoni, 5 IT). BE e UR ritengono che, così come previsto, l'impiego delle eccedenze crei sufficienti **incentivi** per le IT ad operare in modo economico. ZG suggerisce di esaminare **una normativa analoga per la gestione delle perdite**. Per AG è importante, nel caso in cui un'IT penetri in un settore retto esclusivamente da criteri di mercato oppure vi si espanda, che il capitale necessario a tale scopo non provenga dagli utili generati nei settori sovvenzionati. In caso contrario, ciò **favorirebbe** le IT titolari di concessione rispetto a IT del settore privato operanti esclusivamente secondo criteri di mercato (AG).

Due partecipanti ritengono che la precisazione dell'impiego delle eccedenze vada solo **IN PARTE** nella giusta direzione (GL, Kronawitter Innovation). Per Kronawitter Innovation, il **problema della ridondanza**, ossia quando molti attori perseguono lo stesso sviluppo, andrebbe affrontato meglio.

La maggioranza dei partecipanti non approva la precisazione dell'impiego delle eccedenze (**NO**). A loro parere, gli incentivi a favore dell'imprenditorialità e dell'efficienza **non migliorerebbero** (FR, Verdi, pvl, RA, TRN). SZ e OW non vedono dove sia l'**incentivo** se gli utili, al di sopra di un certo livello, sono liberamente disponibili. Inoltre, al fine di creare incentivi effettivi per le IT andrebbero utilizzati **benchmark** per un confronto interaziendale già al momento delle trattative relative all'offerta (Thurbo). Escludere la generazione di utili, con la conseguente necessità di un considerevole apparato di controllo a garanzia del rispetto delle direttive, implicherebbe una **riduzione degli sforzi** sul fronte dell'ottimizzazione dei processi e della promozione dell'innovazione (AAGR). Il sistema comporterebbe **rischi di abuso** e richiederebbe un **onere notevole a livello di controllo** (economiesuisse). Si chiede che alle IT sia lasciata maggiore **libertà e flessibilità** nell'impiego delle eccedenze da loro stesse generate (AI, BS, PPD, PLR, CITraP). AI vorrebbe un certo **attenuamento delle regole concernenti l'impiego degli utili**. CITraP chiede un moderato aumento delle quote di utili a disposizione per progetti futuri. Alcuni partecipanti propongono che **il 50 per cento degli utili possa essere impie-**



gato liberamente (6 IT, LITRA, UTP). In alternativa, il calcolo della quota di utili da impiegare liberamente potrebbe fondarsi sul **grado medio di copertura dei costi** dell'intero TRV (SOB). Altri partecipanti suggeriscono di lasciare **completamente libero** l'impiego delle eccedenze e di porlo in stretta relazione con procedure competitive di messa a concorso (economiesuisse). Ciò renderebbe obsoleti gli ulteriori trasferimenti statali per il finanziamento dell'innovazione (economiesuisse). Secondo LU e OW le eccedenze generate devono restare nel **sistema dei trasporti pubblici**. SO considera problematico che, in un regime di scarsa concorrenza, le **grandi IT** raggiungano rapidamente la **soglia** a partire dalla quale l'impiego delle eccedenze è lasciato libero. In caso di incentivi finanziari, verrebbero pianificati costi eccessivamente elevati e utili eccessivamente bassi. Se realizzano utili – ad es. in seguito a cambiamenti nella chiave di ripartizione dei ricavi oppure a tassi d'interesse o a prezzi del carburante diesel bassi – le IT andrebbero obbligate a lasciare le eccedenze che ne risultano nelle **riserve di fluttuazione** (LU, OW). L'impiego delle eccedenze dovrebbe essere subordinato a **progetti di innovazione** o a misure di miglioramento della produzione, interamente o in parte a beneficio del TRV (VD, NE, UCS), e ciò in una prospettiva di **sostenibilità**, così che vi siano fondi sufficienti per accelerare l'innovazione e, in tal modo, ridurre il traffico (PS). Il PS e ATA propongono di impiegare il 50 per cento degli utili per finanziare innovazioni sostenibili. Il restante 50 per cento andrebbe destinato a una **riserva speciale** per la copertura di perdite future (PS, ATA, UTP, RAILplus). Contrariamente all'aggiudicazione diretta, nella quale gli utili rimangono nel sistema dei trasporti pubblici e non sono liberamente disponibili, nella procedura di messa a concorso andrebbero introdotti **un margine di profitto e il libero impiego degli utili** (SH, TG, TL, TRAVYS, LITRA, UTP, RAILplus). Queste richieste si basano sulle discussioni dell'anno scorso e sull'avamprogetto allora proposto dalla Confederazione. Il fatto che solo il 33 per cento delle eccedenze può essere impiegato liberamente contribuisce al **sovraindebitamento** delle IT (tpf). Occorrono fondi per **qualificare il personale e mantenere buone condizioni di lavoro** alla luce degli sviluppi aziendali e delle sfide legate alla digitalizzazione (Travail.Suisse, transfair). TRN ritiene necessario garantire le risorse finanziarie e umane per permettere alle imprese di essere innovative e **di agire e reagire con rapidità**.

La COMCO considera che una risposta generale non sia possibile, poiché gli incentivi sarebbero posti solo se fosse adottata la variante «separazione parziale» e, per il settore degli autobus, solo nel caso specifico in cui i Cantoni ordinano l'offerta.

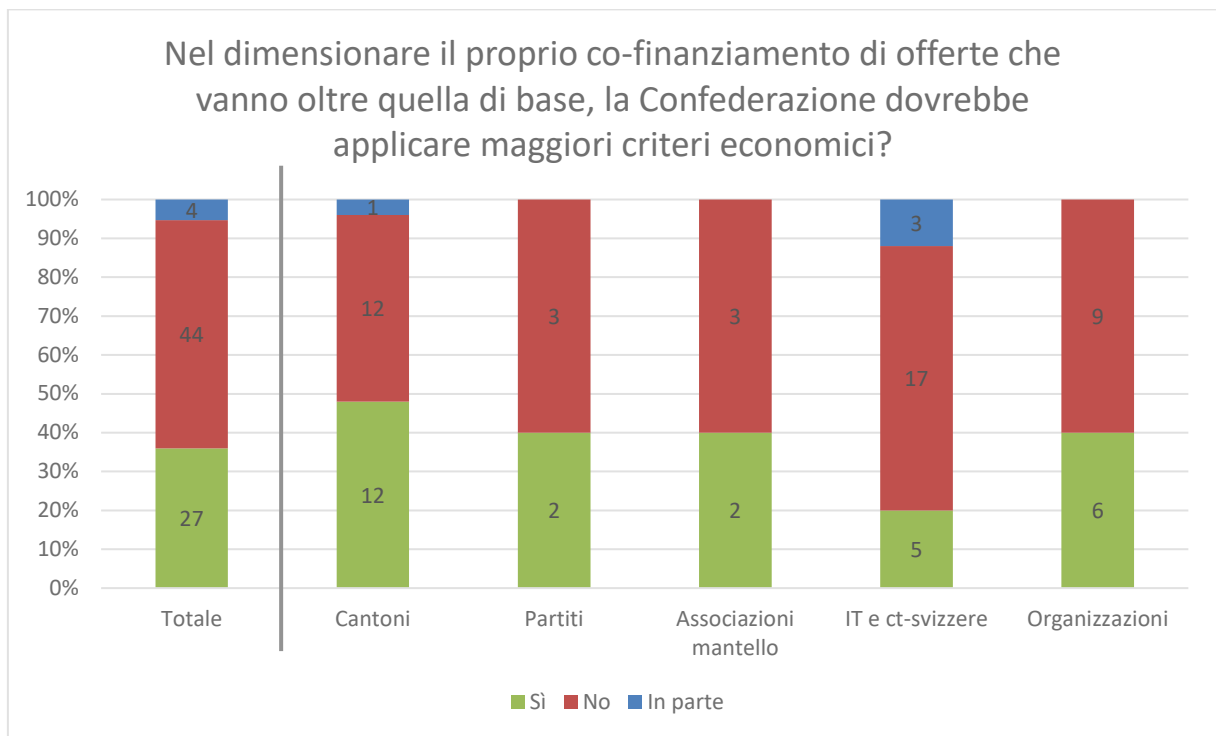
Domanda 7: nel dimensionare il proprio co-finanziamento di offerte che vanno oltre quella di base, la Confederazione dovrebbe applicare maggiori criteri economici?

Tenore generale

Alla domanda 7 hanno risposto complessivamente 75 partecipanti. Ben oltre la metà (44 su 75) ritiene che la Confederazione non dovrebbe applicare maggiori criteri economici nel dimensionare il suo cofinanziamento di offerte che vanno oltre quella di base. Dichiara infatti che vadano presi in considerazione, oltre ai criteri economici, anche criteri di politica regionale nonché criteri politico-economici e



ambientali. 27 dei 75 partecipanti sono a favore di un maggior ricorso a criteri economici in una prospettiva di efficacia, efficienza e redditività. 4 partecipanti su 75 sono favorevoli solo in parte. Si chiede che i Cantoni possano influenzare il sistema di calcolo, che la delimitazione della quota di traffico locale sia adattata e che si tenga conto di nuove offerte.



In dettaglio

	Sì	In parte	No
Cantoni	ZH, BE, LU, NW, ZG, SO, BS, AR, AI, SG, AG, TG	SH	UR, SZ, OW, GL, FR, BL, GR, TI, VD, VS, GE, JU
Partiti	PLR, Verdi, PS	-	PPD, pvl
Associazioni mantello	UCS, economiesuisse	-	SAB, USS, Travail.Suisse
Settore TP	BLS, BVB, FART, Auto-Postale, zb,	SZU, VBZ, ZVV	AAGR, ABAG, BOB, BOS, CGN, MGB, RA, SOB, BERNMOBIL, Thurbo, TL, tpf, tpg, TRAVYS, TRN, vbl, ZVB
Organizzazioni	Gem.Verband öV Obereingadin, cP, IGöV Ostschweiz, RAILplus, COMCO, Kronawitter Innovation	-	SEV, CITraP, LITRA, SWISSRAIL, transfair, UTP, ATA, SSP, Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Bergbevölkerung

Ben meno della metà dei partecipanti ha risposto **Sì**. Il PLR **auspica** un maggiore ricorso a criteri economici. Alcuni partecipanti fanno riferimento ai **principi di efficacia, di efficienza e di orientamento economico**, perseguito, quest'ultimo, mediante un maggior ricorso a criteri economici (SG, COMCO). L'applicazione di questi criteri permetterebbe di **utilizzare correttamente le risorse finanziarie**, soprattutto nelle regioni periferiche che presentano la necessaria densità di popolazione e nelle **regioni**



turistiche che intendono passare ai trasporti pubblici (Gemeindeverband öV Oberengadin). Un indirizzo più rigorosamente attento ai criteri economici nel processo di ordinazione potrebbe promuovere un **orientamento coerente con la domanda**. Sarebbe opportuno **completare l'articolo 7 OITRV** in modo da tenere conto di criteri quali i costi totali per viaggiatore-chilometro, il grado di utilizzo (persone-chilometro / posti-chilometro) o il grado di copertura dei costi (ricavi / costi completi) (economiesuisse). Kronawitter Innovation chiede che siano applicati criteri economici **anche nelle offerte di collegamenti di base**. I criteri dovrebbero tenere conto delle **dimensioni del mezzo di trasporto** (dimensioni del veicolo) e delle condizioni quadro economiche che ne derivano (BE). I **criteri attuali** per la definizione del TRV e le disposizioni relative all'offerta eccedente e ai tracciati delle linee vanno assolutamente **adattati**. Ai Cantoni va lasciata la possibilità di **influire**, in una certa misura, sui criteri economici applicati (NW). Per BS e UCS è importante che l'applicazione dei criteri economici non sia **finalizzata al risparmio**. ZG chiede di **rinunciare** a criteri formali di esclusione, quali il «**traffico parallelo**». In futuro, per quanto riguarda l'offerta ferroviaria e l'offerta di autolinee non bisognerebbe più applicare lo **stesso valore limite per la domanda**. La riduzione del cofinanziamento federale deve essere effettuata su base percentuale e senza margine di tolleranza. Inoltre, occorre eliminare o adattare la **delimitazione della quota di traffico locale** in una linea di TRV. TG considera arbitrario definire il traffico locale in base a una distanza di 1,5 chilometri dalla stazione ferroviaria più vicina. Per il pvl è importante che la Confederazione garantisca che i **costi esterni** del settore dei trasporti – causati in particolare dalle emissioni di gas serra e di sostanze inquinanti e dall'impatto fonico – siano **internalizzati** con coerenza (in base a un sistema di mobility pricing). È importante promuovere e sostenere offerte complementari o alternative in modo da proporre, nelle regioni periferiche e nelle aree rurali, una mobilità adeguata sulle linee con una domanda ridotta (AutoPostale). La **guerra dei prezzi** fra la strada e la rotaia, così come fra trasporti pubblici e privati, dovuta a un rapporto costi / benefici troppo ridotto, non andrebbe inutilmente inasprita a scapito della ferrovia e del sistema dei trasporti pubblici in generale (RAILplus). ZH afferma che **senza conoscere i nuovi criteri non è possibile valutare** in che misura essi possano essere conciliati, sulla base di considerazioni economiche, con la fornitura del servizio di trasporto pubblico di base e con le condizioni generali del settore.

Per i partecipanti che sono d'accordo solo **IN PARTE**, inoltre, è necessario che i Cantoni possano esercitare un influsso sul **sistema di calcolo** e che, prima di prendere una decisione, sia possibile valutare gli **effetti** del cambiamento di sistema (SH). Anche secondo loro, andrebbe abolita o adeguata la **delimitazione della quota di traffico locale** e, inoltre, anche durante la fase di introduzione andrebbero prese in considerazione **nuove offerte** (SH). SZU, VBZ e ZVV affermano che senza conoscere i nuovi criteri **non sia possibile compiere una valutazione**.

La maggioranza dei partecipanti risponde **NO**: non vuole pertanto che la Confederazione applichi maggiori criteri economici nel dimensionare il suo cofinanziamento di offerte che vanno oltre quella di base, argomentando che **per questo calcolo non dovrebbero essere determinanti solo i criteri economici**. Il parziale ritiro della Confederazione dai collegamenti di base andrebbe a scapito innanzitutto delle **regioni periferiche e di montagna**. Il TRV dovrebbe continuare a garantire il collegamento di tutte le regioni periferiche al sistema dei trasporti pubblici. Bisogna impedire che si formi una **società a due velocità** rispetto alle regioni rurali, finanziariamente deboli e meno popolate. L'applica-

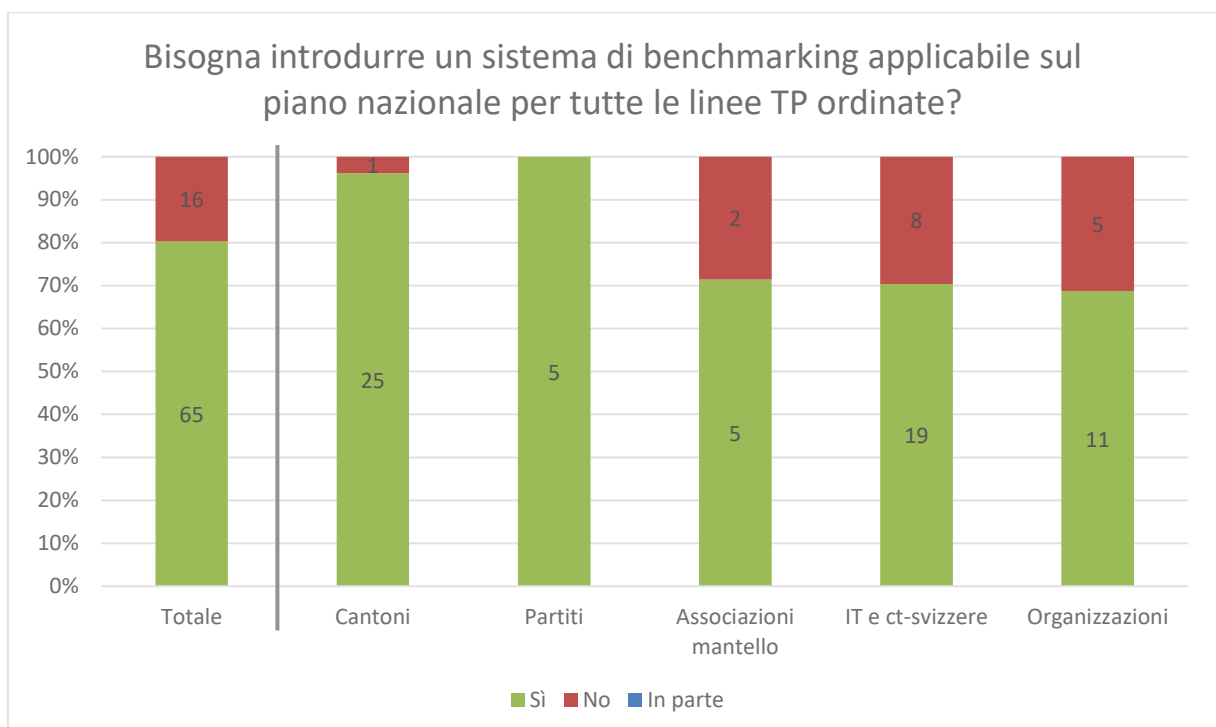


zione di criteri economici non deve condurre a un **deterioramento della sicurezza dei trasporti**. Occorre inoltre tenere conto di elementi di **politica cantonale** o di **sviluppo economico regionale**. Non si tratta quindi di dare la priorità a criteri economici, quanto piuttosto di considerare il TRV in primo luogo in una prospettiva di **politica regionale, di politica economica ma anche di politica ambientale** (GR, VS, NE, PPD, PS, Verdi, LITRA, UTP, ATA, ZVB, BOS). Occorre includere anche altri **criteri concernenti la copertura e la qualità dei servizi**, ad esempio la qualità delle coincidenze o la catena di trasporti (tpf, TRAVYS, Thurbo). Secondo il PS, è importante **promuovere e sostenere offerte complementari o alternative**. SAB chiede l'introduzione di un **bonus** per il collegamento di aree scarsamente popolate. In una logica di trasporto modale, l'**estensione del servizio** andrebbe messa maggiormente in valore (RA). Si osserva inoltre che, tenendo conto dei criteri economici, i trasporti pubblici difficilmente aumenteranno la loro **quota nel traffico del tempo libero** (ATA). Alcuni partecipanti ritengono che i **criteri attuali** siano già **sufficienti** e vadano pertanto **mantenuti** (SZ, FR, BL).

Domanda 8: bisogna introdurre un sistema di benchmarking applicabile sul piano nazionale per tutte le linee TP ordinate?

Tenore generale

81 partecipanti si sono espressi sull'opportunità di introdurre un sistema di benchmarking sul piano nazionale per tutte le linee TP ordinate. Una netta maggioranza (65 su 81) è favorevole al benchmarking in una prospettiva di aumento dell'efficienza. Una minoranza (16 su 81) rifiuta un tale sistema, in quanto impedirebbe di prendere in considerazione le particolari circostanze legate alle diverse realtà regionali.





In dettaglio

	Sì	In parte	No
Cantoni	BE, LU, UR, SZ, OW, NW; GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU	-	ZH
Partiti	PPD, PLR, Verdi, PS, pvl	-	-
Associazioni mantello	ACS, UCS, SAB, economiesuisse, Travail.Suisse	-	usam, USS
Settore TP	AAGR, ABAG, BLS, BOB, BVB, FART, MGB, AutoPostale, RA, FFS, SOB, Turbo, TL, tpg, TRAVYS, TRN, vbl, zb, ZVB	-	BOS, CGN, BERNMOBIL, SZU, tpf, VBG, VBZ, ZVV
Organizzazioni	HKBB, CITraP, LITRA, RAILplus, SWISSRAIL, transfair, UTP, ATA, COMCO, Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, Kronawitter Innovation	-	SEV, Gem.Verband öV Oberengadin, IGöV Ostschweiz, SSP, cP

La netta maggioranza dei partecipanti ha risposto **Sì** alla domanda concernente un sistema di benchmarking. Una larga parte lo considera in termini molto positivi, poiché fornirebbe **incentivi per aumentare l'efficienza** (4 Cantoni, PPD, PS, pvl, UCS, SAB, ATA, COMCO, AAGR, economiesuisse). L'obiettivo principale dovrebbe essere quello di mantenere o aumentare **la qualità e la sicurezza dei servizi** (Travail.Suisse). Il benchmarking non dovrebbe concentrarsi solo sull'efficienza economica di un'offerta, ma includere anche **gli aspetti ecologici e le condizioni di lavoro**, nonché gli interessi dell'**organizzazioni dell'utenza** (Verdi, PS, CITraP). Un sistema di benchmarking comune dovrebbe tenere conto delle **particolarità regionali** – topografiche o demografiche – nonché dei diversi **vettori di trasporto** (SO, GR). Solo così si potrà garantire che sia **resa giustizia** alla diversità dei vettori di trasporto e delle linee esistenti e alle specificità geografiche (GE, SO). Alcuni partecipanti che hanno risposto affermativamente a questa domanda auspicano che nell'elaborazione di un sistema applicabile sul piano nazionale si tenga conto dei **sistemi di benchmarking che già esistono** nei Cantoni (BE, LU, OW, BL, BL, AG, AutoPostale). Tra i diversi suggerimenti vi è anche quello di fare sviluppare un sistema di benchmarking dalle IT **stesse** o, perlomeno, di permettere loro di **partecipare su un piano di parità** all'elaborazione del sistema (PLR, PS, Travail.Suisse, 9 IT, 5 organizzazioni). Alcuni partecipanti favorevoli chiedono che il sistema di benchmarking sia implementato nel modo più **uniforme** possibile (VS, GL, pvl, FFS, Turbo, LITRA, ATA). Inoltre, dopo l'introduzione del benchmarking unitario a livello nazionale, i Cantoni e le comunità tariffarie dovrebbero **rinunciare ai loro sistemi** e le IT essere soggette a un unico sistema (SOB). Alcuni partecipanti chiedono che gli indicatori per il benchmarking rimangano **confidenziali** al di fuori della cerchia delle IT e dei committenti, così da non indurre confronti che, a causa di specificità diverse, potrebbero dare un'**immagine distorta** (TRN, RAILplus, zb). Lo scambio di informazioni potrebbe **influire positivamente sul regime di concorrenza** se permetterà di compensare le asimmetrie nell'accesso alle informazioni o di ridurre i **costi per la ricerca** (COMCO). L'**effetto positivo o negativo** del benchmarking **sul regime di concorrenza** dipende dalla forma concreta che assumerà lo scambio di informazioni nonché dalla **struttura** e dalle **caratteristiche** del relativo mercato (COMCO). In linea di principio, lo scambio di informazioni associato al benchmarking andrebbe ridotto allo **stretto indispensabile** per raggiungere gli obiettivi ai



quali mira il sistema. In questo modo si potrà evitare lo scambio di informazioni che **influirebbero negativamente sul funzionamento del regime di concorrenza** (COMCO). Secondo la prassi adottata finora dalle autorità garanti della concorrenza, lo scambio di **informazioni sensibili, non necessariamente segrete, ma di solito riservate e specifiche a un'impresa**, va generalmente considerato problematico (COMCO). Inoltre, per quanto riguarda l'**attualità delle informazioni** alla luce del diritto della concorrenza, in generale occorre cautela nello scambio di dati e proiezioni aggiornati, mentre in quello di dati storici le conseguenze sono meno problematiche (COMCO). Decisiva è poi anche la **frequenza** dello scambio di informazioni, poiché quanto più sovente vengono scambiati i dati, tanto più facile e veloce è l'adattamento o l'allineamento delle **strategie aziendali** (COMCO). Alcune IT temono che un'applicazione rigorosa quale strumento di controllo e di sanzione possa **mettere a repentaglio la collaborazione partenariale e cooperativa** tra le IT (FFS, ZVB). Il benchmarking non deve dare adito ad **alcuna misura che possa mettere in pericolo l'esistenza di un'impresa o influire sulle condizioni di impiego** (MGB, Travail.Suisse). Il benchmarking dovrebbe rimanere uno **strumento di lavoro** destinato esclusivamente al miglioramento dei servizi del sistema (TRN). Un sistema di benchmarking andrebbe reso possibile anche per le **offerte orientate alla domanda** (Kronawitter Innovation). Alcuni partecipanti guardano con favore all'introduzione facoltativa di un **sistema di bonus-malus** nel quadro di convenzioni sugli obiettivi (BE, GE). I **criteri** e gli **indicatori** adeguati andrebbero chiariti in modo più dettagliato (BE). Un sistema di bonus-malus va maneggiato con cautela, così da **evitare effetti negativi** sul personale (Travail.Suisse, transfair). Il benchmarking dovrebbe soddisfare i requisiti di **comprensibilità** e di **trasparenza** (BS, PPD, PS, pvl, UCS, AAGR, ZVB, CITraP, LITRA, transfair). La trasparenza supplementare va a vantaggio sia dei committenti, che per l'aggiudicazione diretta di una determinata linea di trasporti pubblici hanno di fatto poca scelta, sia della popolazione, che può informarsi sul lavoro delle IT (pvl, SAB). Per i **piccoli Cantoni**, come ZG, un sistema di benchmarking nazionale sarebbe utile. Il benchmarking garantirebbe che le prestazioni prestabilite siano fornite a **prezzi competitivi** (AAGR). Per garantire la comparabilità, il TRV non andrebbe analizzato solo internamente, ma nel confronto andrebbero inclusi anche altri **vettori di trasporto** (economiesuisse). NW considera un sistema di benchmarking utile e necessario laddove non è prevista la **messa a concorso di linee**. Il sistema di benchmarking dovrebbe essere **semplice e non costoso** (FR).

È stato osservato che la **variante «separazione parziale»** non consentirebbe un benchmarking nazionale per le autolinee alle quali partecipa la Confederazione, ma richiederebbe diversi benchmarking cantonali o regionali (VD). Per le IT attive in più regioni o in più Cantoni ciò comporterebbe costi notevoli (VD).

Una minoranza relativamente ridotta è contraria a un benchmarking nazionale. Ritiene che questo sistema non terrebbe sufficientemente conto delle **particolarità delle diverse realtà cantonali** (usam, tpf, BOS, BERNMOBIL, SSP). Si rileva, inoltre, che le linee di trasporti pubblici in Svizzera non sono uniformi (BOS). ZH, VBG, VBZ e ZVV preferirebbero che si **rinunciasse** completamente a un benchmarking nazionale. La **Confederazione** non contribuisce finanziariamente a tutte le linee e, quindi, **non dovrebbe essere autorizzata** a introdurre un benchmarking nazionale (usam, cP). Se, ciononostante, fosse introdotto un sistema di benchmarking, esso andrebbe limitato alle **linee ordinate congiuntamente dalla Confederazione e dai Cantoni** (ZH, VBG, VBZ, ZVV). La variante **«separazione parziale»** può essere appoggiata solo a condizione che si rinunci al benchmarking nazionale per le



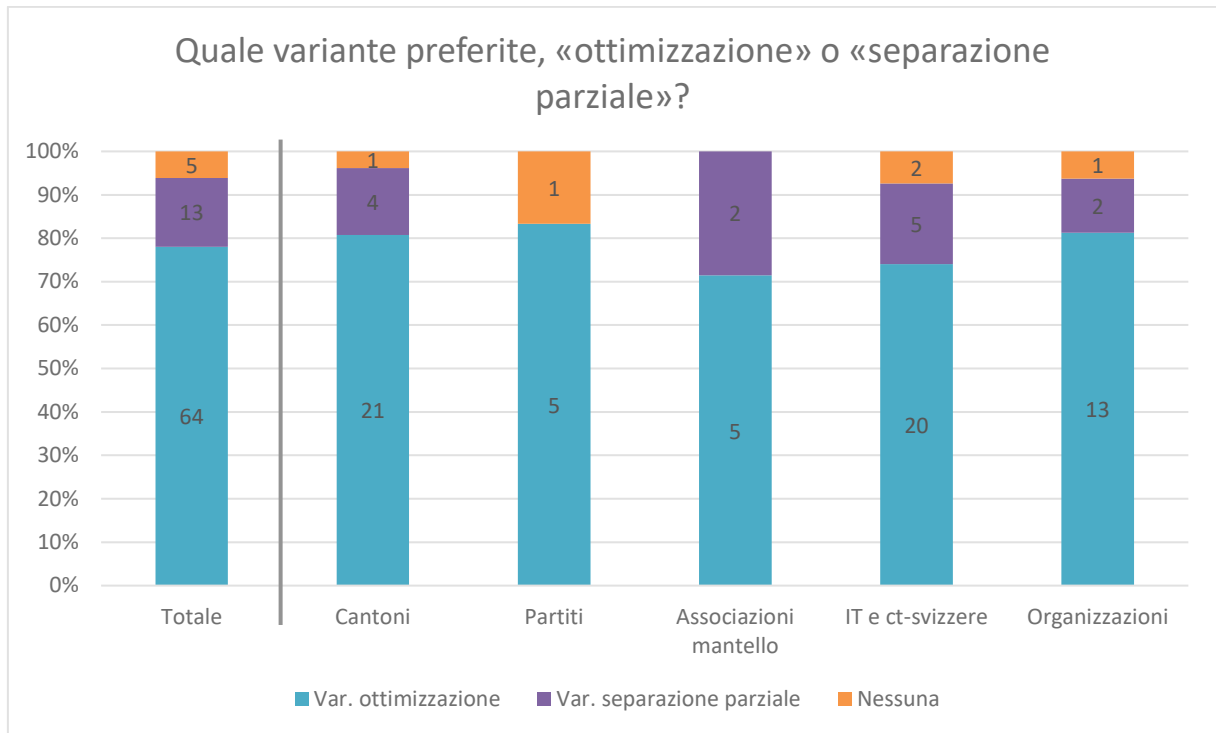
prestazioni ordinate esclusivamente dal Cantone. CGN afferma che una calibrazione non avrebbe senso per la **navigazione**, in quanto le offerte e la frequenza dei trasporti lacuali sono troppo basse. Elaborare e implementare un sistema di benchmarking nazionale è considerato un processo **complesso e costoso** (tpf). Inoltre, introdurre un benchmarking sulla base degli indicatori qualitativi esistenti può comportare un aumento della quota di **costi non coperti** (cP). Un benchmarking basato esclusivamente sull'**economicità** sarebbe controproducente (USS, SSP). Un confronto dovrebbe anche tener conto dei fattori relativi al personale, quali i **salari, le condizioni di lavoro e di occupazione, la previdenza professionale e le risorse** che le imprese riservano **alla formazione e al perfezionamento professionali** (USS, SEV, SSP). BERNMOBIL menziona le **cattive esperienze** raccolte con i confronti di benchmarking e suggerisce di rinunciare a questo sistema proponendo, piuttosto, di raccogliere **dati semplici e comparabili sulle prestazioni**. Vi è anche il timore di considerevoli **oneri supplementari**, tanto per i committenti quanto per le IT (Gemeindeverband öV Oberengadin, FUS, SEV). Non va dimenticato che il TRV non è un mercato aperto, lasciato all'economia privata, bensì un **mercato sovvenzionato e regolamentato** (SEV).

3.3. Scelta e definizione delle varianti

Domanda 9: quale variante preferite, «ottimizzazione» o «separazione parziale»?

Tenore generale

82 partecipanti hanno preso posizione sulle due varianti «ottimizzazione» e «separazione parziale». La netta maggioranza (64 su 82) si è espressa a favore della variante «ottimizzazione», poiché ritiene che corrisponda agli obiettivi della riforma e che si fondi su procedure collaudate. Solo un sesto circa dei partecipanti (13 su 82) preferisce la variante «separazione parziale», argomentando che rispetta il principio di sussidiarietà e elimina le difficoltà di delimitazione fra traffico locale e traffico regionale. 5 partecipanti su 82 non si sono pronunciati a favore né di una né dell'altra variante, alle quali preferiscono lo status quo.



In dettaglio

	Variante «ottimizzazione»	Variante «separazione parziale»	Nessuna
Cantoni	BE, LU, UR, SZ, OW, NW; GL, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU	ZH, ZG, SG, NE	FR
Partiti	PPD, PLR, Verdi, PS, pvl	-	UDC
Associazioni mantello	ACS, UCS, SAB, USS, Travail.Suisse	usam, economiesuisse	
Settore TP	AAGR, ABAG, BOB, BOS, BVB, CGN, FART, MGB, AutoPostale, RA, FFS, SOB, BERNMOBIL, Turbo, TL, TRAVYS, TRN, vbl, zb, ZVB	SZU, tpg, VBG, VBZ, ZVV	BLS, tpf
Organizzazioni	SEV, HKBB, CITraP, IGöV Ostschweiz, LITRA, RAILplus, SWISSRAIL, transfair, UTP, ATA, SSP, Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, Kronawitter Innovation	upi, cP	Gem.Verband öV Oberengadin

La maggioranza è favorevole alla **variante «ottimizzazione»** poiché, in generale, ritiene che corrisponda meglio agli **obiettivi** della riforma, in quanto basata su procedure **collaudate**. Per molti partecipanti, la **collaborazione tra i Cantoni** è fondamentale, a causa delle linee di autobus intercantionali (BE, AG, PLR, PS, ACS, Travail.Suisse, BOS, FFS, TL, ZVB, LITRA, SWISSRAIL). I trasporti pubblici formano un sistema strettamente interconnesso e sono un chiaro **compito comune** (AG, UCS, CGN).



La Confederazione dovrebbe svolgere, **a livello superiore**, una **funzione integrativa** in tutta la procedura e dovrebbe partecipare all'ordinazione dell'**offerta di autolinee** (AI, HKBB, ATA). Uno svantaggio della variante «separazione parziale» sarebbe la **mancanza di vigilanza** sulle compagnie di autobus **da parte dell'UFT** (LU, SZ). Nel caso delle imprese attive a livello nazionale e intercantonale, è importante poter adottare una **prospettiva nazionale**: per valutare le offerte nel settore degli autobus i dati provenienti da altre regioni possono essere utili e la Confederazione avrebbe in tal modo una **visione globale** di tutte le prestazioni (AG, BE). Finché la vigilanza sui processi di ordinazione e di finanziamento rimane alla Confederazione, anche i **rischi finanziari** restano prevedibili per i Cantoni (SZ). Inoltre, se la Confederazione non partecipasse all'ordinazione i **piccoli committenti** sarebbero indeboliti (TG, JU). Si sottolinea inoltre che con la variante «separazione parziale» la contabilità delle imprese che offrono esclusivamente trasporti su strada, quali AutoPostale, **non sarebbe più controllata dalla Confederazione** e non sarebbe più possibile esercitare alcun influsso (VD, JU). Il ruolo dell'UFT è molto importante per il settore degli autobus, come ha dimostrato il **caso AutoPostale** (AG, VS, GE). Occorre quindi che la Confederazione si assuma la sua **responsabilità** come committente pubblico nel processo di finanziamento e di ordinazione (ACS, USS, BERNMOBIL, ATA, SSP). La maggioranza dei partecipanti ritiene che la variante «separazione parziale» genererebbe **costi supplementari** e richiederebbe **maggiori sforzi di coordinamento** da parte dei Cantoni (LU, OW, BE, SZ, AG, UCS, TL, zb, HKBB) obbligandoli a introdurre **regole e strutture** per coordinare l'ordinazione e dirimere le controversie (LU, SZ). La variante «ottimizzazione» garantirebbe invece l'**uniformità della procedura** e assicurerebbe il **processo di pianificazione partecipativa** (BE, BS, UR, TL, TRAVYS, LITRA). Se ai Cantoni fosse lasciato un margine di manovra più ampio, col tempo le procedure varierebbero da un Cantone all'altro, e ciò renderebbe tutto il sistema **più complesso** (BE, BL, VD, ATA). Pertanto, la variante «separazione parziale» non comporterebbe un sostanziale **aumento dell'efficienza** nel processo di ordinazione del traffico locale e regionale (Verdi). Oggi le interfacce fra il traffico regionale e locale sarebbero gestite in modo uniforme e senza problemi (BE). Un'ulteriore osservazione riguarda i **contributi federali indicizzati**, che non terrebbero conto dei cambiamenti regionali e dello sviluppo demografico (OW, VD). Vi è il pericolo che i Cantoni che dispongono attualmente di un'offerta di autobus ben sviluppata sarebbero **favoriti**, mentre quelli con un'offerta meno estesa sarebbero penalizzati (BE), il che violerebbe il **principio della parità di trattamento** (BE, VD). La variante «separazione parziale» è inoltre criticata in quanto consentirebbe ai Cantoni di far valere **regimi di eccezione nel sistema tariffario** del trasporto diretto (PS), rendendo il sistema tariffario frammentato e poco chiaro (PS). Bisogna mirare a un **finanziamento congiunto** federale e cantonale dei trasporti pubblici (traffico a lunga distanza, traffico regionale e traffico locale) (TG), che consentirebbe di elaborare un **sistema tariffario semplice e uniforme** (TG). Finanziare in modo diverso gli autobus e la ferrovia creerebbe **falsi incentivi** (BE, VD, pvl, BERNMOBIL). Di fronte alla decisione se cambiare o meno, un Cantone potrebbe considerare più redditizio mantenere il treno, anche se un autobus sarebbe più efficiente dal punto di vista macroeconomico (BE). La variante «separazione parziale» non comporterebbe una **separazione** coerente, poiché la Confederazione continuerebbe a partecipare finanziariamente al TRV nei comparti autobus e battello (pvl). Si rammenta che i mezzi stanziati per il **cofinanziamento** sono vincolati, e il Parlamento non può esercitare alcun influsso nell'ambito del processo di approvazione del preventivo. La quota di **fondi vincolati** nel bilancio federale è



già molto elevata e non va ulteriormente aumentata (pvl). La variante «separazione parziale» è considerata una **misura irreversibile**, mentre la variante «ottimizzazione» potrebbe essere **adattata** (SO, BS). SAB privilegia una variante **«ottimizzazione +»**.

I sostenitori della variante «separazione parziale» chiedono che si tenga conto in modo coerente del **principio di sussidiarietà** (ZH, VBG, ZVV). Questa variante va accolta con favore alla luce dei lavori attualmente in corso per modificare la **ripartizione delle competenze** tra Confederazione e Cantoni (SG, cP). Inoltre, nel settore degli autobus essa eliminerebbe le **difficoltà di delimitazione fra traffico locale e regionale** (ZH, usam, ZVV). Grazie all'indicizzazione del contributo forfettario federale, anche il finanziamento diventerebbe **più affidabile e più facilmente calcolabile** (ZH, ZVV). Della variante «ottimizzazione» viene criticata la **procedura di ordinazione poco flessibile**, nella quale il contributo federale per linea dovrebbe essere oggetto di un'offerta, nonché pattuito e conteggiato, in funzione di un determinato numero di corse (ZG). Anche al di là della variante «separazione parziale» esisterebbero diverse possibilità di influire positivamente sull'**andamento dei prezzi e dei costi** e di ridurre i **falsi incentivi** nel TRV (economiesuisse). La variante «separazione parziale» consentirebbe inoltre un **migliore coordinamento** tra i Cantoni e la Confederazione, poiché vi sarebbe un interlocutore unico (tpg). Occorre **rinunciare** a un **benchmarking nazionale** per le prestazioni ordinate unicamente dal Cantone (ZH, VBG, VBZ, ZVV). La soluzione centralizzata per il benchmarking è in contraddizione con il principio di sussidiarietà e va quindi respinta (VBZ, ZVV). I sistemi di benchmarking elaborati dai Cantoni e dalle IT sono già oggi elementi importanti, che vengono adattati e sviluppati progressivamente (VBZ, ZVV).

Alcuni partecipanti si dichiarano soddisfatti dello **status quo** e respingono entrambe le varianti (FR). Ritengono che una **riforma non sia necessaria**, che **il sistema attuale funzioni bene** e che nessuna delle varianti **preveda la possibilità di un'elaborazione ulteriore** (FR, UDC). Inoltre, trovare un equilibrio tra il principio di sussidiarietà e un coordinamento a livello superiore è in primo luogo una questione di politica istituzionale e di politica dei trasporti che, nella prospettiva di un buon funzionamento del regime di concorrenza, va **lasciata aperta** (COMCO).

Domanda 10: avete proposte di miglioramento per la variante «ottimizzazione»?

Tenore generale

58 partecipanti hanno formulato proposte per migliorare la variante «ottimizzazione» che riguardano, tra i diversi aspetti, il benchmarking nazionale, le convenzioni sugli obiettivi, l'impiego degli utili, gli incentivi, il finanziamento di innovazioni, il credito d'impegno, i regimi di eccezione, l'autorizzazione dei mezzi d'esercizio, la digitalizzazione, l'importo delle tariffe e la verifica nell'ottica del diritto dei sussidi.



In dettaglio

	Proposte avanzate da
Cantoni	ZH, BE, LU, UR, SZ, OW; GL, ZG, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, VD, VS, NE, GE
Partiti	PPD, PLR, Verdi, PS, pvl
Associazioni mantello	SAB, usam, Travail.Suisse
Settore TP	AAGR, BLS, BOB, FART, MGB, AutoPostale, RA, FFS, SOB, BERNMOBIL, SZU, TL, tpf, TRAVYS, TRN, vbl, VBG, VBZ, zb, ZVV, ZVB
Organizzazioni	CITraP, LITRA, RAILplus, FUS, SWISSRAIL, transfair, UTP, ATA, Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, Kronawitter Innovation

Alcuni partecipanti ritengono che le proposte volte a semplificare il processo di ordinazione siano insufficienti (tpf, ZVB, economiesuisse). Le proposte di miglioramento per la variante «ottimizzazione» si riferiscono, in sintesi, ai punti seguenti.

In linea di massima ZH, BERNMOBIL, VBG, VBZ e ZVV chiedono che si rinunci a un **benchmarking nazionale**. Per BE, invece, è importante che i **criteri e gli indicatori** siano chiariti a fondo, poiché le IT stesse influenzerebbero solo in parte i criteri di qualità.

Un altro punto riguarda le **convenzioni sugli obiettivi**, che non creerebbero alcun valore aggiunto e comporterebbero un onere amministrativo supplementare, con il rischio di complicare la procedura di ordinazione (ZH, usam, VBG, VBZ, ZVV). Quando un'impresa di trasporto opera in regioni diverse con concessioni di durata diversa, una convenzione sugli obiettivi che copra tutta la sua rete **non è attuabile** (BE). Anche per gli **impianti a fune** le convenzioni sugli obiettivi non sono uno strumento adatto (FUS). Le proposte relative alle convenzioni sugli obiettivi dovrebbero essere riesaminate e chiarite (VS). Le FFS propongono per la ferrovia convenzioni sugli obiettivi di 12 anni, da concretizzare in tre offerte e convenzioni sull'offerta quadriennali per area di mercato / insieme di linee. Abbreviare a un anno la **durata dell'offerta** potrebbe **deteriorare il processo di ordinazione** (SG). L'introduzione obbligatoria di convenzioni sugli obiettivi tra IT e committenti di durata compresa fra quattro e sei anni non avrebbe senso, soprattutto per le **piccole IT** con poche linee (SG). Occorre rinunciare alla disposizione concernente le convenzioni sugli obiettivi (ZH, VBG, VBZ, ZVV).

SZ non vede dove sia l'**incentivo** se gli **utili**, al di sopra di un certo livello, sono **liberamente disponibili**. Secondo PPD, PS, pvl, AutoPostale, LITRA e ATA mancano **basi legali o efficaci** per instaurare incentivi volti ad aumentare la produttività e l'efficienza delle IT. LITRA parla di un'occasione mancata. SH, AR, AI e TG chiedono che nella **procedura di messa a concorso** siano consentiti il margine di profitto e il libero impiego degli utili. Andrebbe previsto un certo **attenuamento** delle regole concernenti l'impiego degli utili (AR, AI, BLS, AutoPostale). BLS chiede sia esaminato il «**modello di contratto a costi lordi**», con il suo potenziale di riforma del sistema. Con questo modello, le IT, responsabili dei costi, riceverebbero una percentuale dei ricavi come margine. Il PS chiede un finanziamento adeguato delle **innovazioni**. Ci vorrebbero inoltre **misure** adatte ai **tempi brevi** e alla **dinamica**, che permettano alle IT di sperimentare le innovazioni (pvl). Idealmente, sarebbe ancora possibile introdurre un periodo di ordinazione di due anni per le offerte innovative (Kronawitter Innovation). NE



chiede che possa essere destinato alle innovazioni il 50 per cento degli utili. Analogamente, GE chiede che possa essere utilizzato liberamente il 50 per cento delle eccedenze. Inoltre, per quanto riguarda l'impiego delle eccedenze, la soglia del 25 per cento di fatturato annuo dovrebbe essere abbassata al 15 o al 20 per cento (GE). Per determinare la **partecipazione federale** per Cantone bisognerebbe includere anche il **traffico parallelo** e il **traffico locale** (ZG). GR mette in discussione la distinzione tra le prestazioni delle FFS finanziariamente autonome e quelle beneficiarie di indennità, ossia la **divisione fra traffico a lunga distanza e traffico regionale**. Secondo SAB e CITraP, devono beneficiare di indennità anche il **traffico notturno** e i collegamenti delle aree con una **domanda specificamente turistica, ossia stagionale**. Per questo motivo è necessario aumentare anche i fondi per il collegamento delle regioni periferiche (SAB). CITraP ritiene che i supplementi notturni vadano sistematicamente aboliti. Alcuni partecipanti chiedono inoltre che il **credito d'impegno** sia introdotto a **livello cantonale** (Travail.Suisse, SOB, TL, zb, ZVB, RAILplus, transfair, UTP). Le FFS vogliono che le offerte quadriennali siano abbinate a crediti d'impegno della Confederazione e dei Cantoni, così da assicurare la pianificazione e il finanziamento. Anche AutoPostale propone strumenti a livello cantonale per garantire il finanziamento sull'arco di più anni. Nonostante la maggiore sicurezza finanziaria, è necessaria una certa **flessibilità** anche da parte delle IT, così da adattare costantemente le offerte e le innovazioni alla domanda (TL). Inoltre, i **vettori di trasporto** andrebbero considerati in modo **più differenziato** (Travail.Suisse, TL, TRN, zb, transfair, UTP), tenendo conto dell'intero processo di ordinazione (TL, TRAVYS, TRN). BERNMOBIL chiede che il finanziamento dell'esercizio tranviario sia previsto in modo esplicito. La durata della convenzione sulle prestazioni per l'infrastruttura andrebbe sincronizzata con la procedura di ordinazione del TRV (FFS).

Inoltre, i **regimi di eccezione** vanno concepiti in modo tale che i Cantoni possano decidere d'intesa con la Confederazione (ZH, ZVV).

L'articolo 31a LTV va modificato per fare in modo che il Consiglio federale disciplini d'intesa con i Cantoni i **principi dell'offerta ordinata congiuntamente** (SH, TG).

LU chiede che le **autorizzazioni dei mezzi d'esercizio** non prevedano necessariamente l'**approvazione** di tutti i Cantoni interessati, quando la loro quota è molto ridotta. MGB chiede che queste autorizzazioni siano maggiormente **vincolanti** circa l'evoluzione delle indennità.

Per quanto riguarda le **piattaforme di ordinazione digitali**, LU e OW chiedono che siano utilizzabili anche per il traffico locale. BS si augura che il trattamento dei dati e il loro scambio tra le IT, i Cantoni e l'UFT siano semplificati, ad esempio mediante una **banca dati centrale**. AutoPostale, RA e le FFS suggeriscono di semplificare la **procedura di ordinazione** dal punto di vista operativo e di **digitalizzarla**. Inoltre, le FFS vorrebbero che il livello di dettaglio delle offerte venisse ridotto e il processo gestito unicamente in forma elettronica.

GR chiede di fissare l'**importo delle tariffe** e la **gamma dei servizi**.

OW chiede anche per la variante «ottimizzazione» una **verifica nell'ottica del diritto dei sussidi** da parte dell'UFT.

BOS trova che la variante «ottimizzazione» sia un **buon pacchetto, coordinato e pragmatico**.



Domande 11a/b/c sulla variante «separazione parziale»

Domanda 11a: avete proposte di miglioramento per la variante «separazione parziale»?

Tenore generale

I 45 partecipanti che hanno risposto a questa domanda hanno avanzato diverse proposte di miglioramento che riguardano, tra i diversi aspetti, il benchmarking nazionale, l'impiego degli utili, il principio di equivalenza, i contributi federali e la ripartizione dei compiti tra Confederazione, Cantoni e IT.

In dettaglio

	Proposte avanzate da
Cantoni	ZH, LU, UR, SZ, OW, ZG, SO, BS, BL, SH, SG, AG, TG, VD, NE
Partiti	PLR, PS, pvl
Associazioni mantello	economiesuisse, usam
Settore TP	AAGR, BLS, BOB, BOS, BVB, CGN, FART, AutoPostale, FFS, BERNMOBIL, SZU, TL, tpf, TRAVYS, TRN, vbl, VBG, VBZ, zb, ZVV, ZVB
Organizzazioni	upi, CITraP, RAILplus, UTP

Questi i miglioramenti proposti per la variante «separazione parziale».

ZH, USS, VBG, VBZ e ZVV chiedono di **rinunciare a un benchmarking nazionale per gli autobus**. La qualità e lo sviluppo finanziario del TRV e del traffico locale sono già oggi regolati in modo efficiente e economico nella maggior parte dei Cantoni (ZH). Secondo questi partecipanti, il benchmarking nazionale sarebbe uno strumento poco informativo, con un effetto di regolazione ridotto. NE chiede invece l'introduzione di un benchmarking nazionale. economiesuisse propone di ponderare maggiormente i criteri economici.

economiesuisse intravede un indebolimento del **principio di equivalenza**. Il credito d'impegno e le convenzioni sugli obiettivi hanno portato a un maggiore impegno da parte della Confederazione, senza sostanziali controprestazioni da parte delle IT. AutoPostale, zb, RAILplus e UTP chiedono che la Confederazione continui a fornire **garanzie** per le offerte di autolinee (compresi i depositi).

economiesuisse chiede che, nel caso sia indetta una procedura di concorso, le IT siano **libere di impiegare gli utili** come desiderano. NE esige condizioni ottimizzate per la **messa a concorso**.

Indici finanziari e qualitativi vanno resi accessibili a tutti i committenti (LU, OW).

Secondo UR, SZ e SH mancano dati concreti **sugli oneri finanziari e di personale** per i singoli Cantoni.



Sebbene i **contributi federali** versati come importi di base siano indicizzati, non possono costituire un fondamento (OW). La quota federale dovrebbe comprendere anche il **traffico parallelo** e il **traffico locale** per Cantone (ZG). Nell'aumento del **contributo forfettario** ai Cantoni andrebbe tenuto conto anche dei grandi generatori di traffico (LU). Il contributo forfettario per gli autobus deve evolvere in modo **dinamico**, in linea con la crescita demografica e sulla base di criteri di economia nazionale e aziendale del singolo Cantone (SH, TG, AutoPostale, ZVB). tpf e zb ritengono che la variante «separazione parziale» implicherà una **disparità di trattamento** tra i Cantoni. VD insiste affinché venga mantenuta la **delimitazione** fra traffico locale e regionale.

La Confederazione conosce troppo poco le **condizioni locali e regionali** per poter presentare un'ordinazione dettagliata, ragione per la quale i Cantoni dovrebbero prendere maggiormente parte alla decisione (AG). La **ripartizione dei compiti** tra i Cantoni e le IT nonché la funzione di vigilanza dovrebbero essere sancite nella legge (BL). La prevista ripartizione dei compiti contraddice l'idea che sottende il settore dei trasporti pubblici, ossia che esso va considerato un sistema complessivo (PS, FFS, TRAVYS, TRN, ZVB, zb, RAILplus, UTP). Permettere ai Cantoni di introdurre **eccezioni nel sistema tariffario del trasporto diretto** entrerebbe in contraddizione con la facilità di utilizzazione del sistema e la **competenza tariffaria** delle IT (TL, TRAVYS, UTP). Secondo AutoPostale, la variante «separazione parziale» comporta il rischio che, accanto alla funzione unitaria di committente TRV / traffico locale, si formino nuove **interfacce** anche nell'ordinazione dell'offerta di ferrovie e di autobus. Occorre evitare eccezioni nel **trasporto diretto** (pvl, CITraP). Per BS, una **verifica nell'ottica del diritto dei sussidi** da parte di un organo centrale (UFT) è importante e, in questa variante, va resa possibile anche per il settore degli autobus. Anche nella variante «separazione parziale», i Cantoni dovrebbero essere obbligati a rispettare le direttive consolidate della Confederazione (BOS). Andrebbe stabilito in modo più chiaro che, dal punto di vista della Confederazione, la **sicurezza dei trasporti** è un obiettivo prioritario, di cui i Cantoni devono sempre tenere conto (upi). economiesuisse è favorevole a una revisione sistematica, dopo il **caso AutoPostale**, verso un'esternalizzazione e un'autonomizzazione. Inoltre, nell'ambito del messaggio sulla riforma del TRV andrebbe migliorato il **governo d'impresa** della Confederazione.

AutoPostale, TL, TRN, RAILplus e UTP chiedono **processi e sistemi di ordinazione armonizzati e standardizzati**. VS e BE osservano che la procedura di ordinazione si fa più **complessa** per tutti i partner coinvolti, ad eccezione della Confederazione.

SO e BERNMOBIL chiedono che la gestione delle **linee tranviarie** sia esplicitamente menzionata.

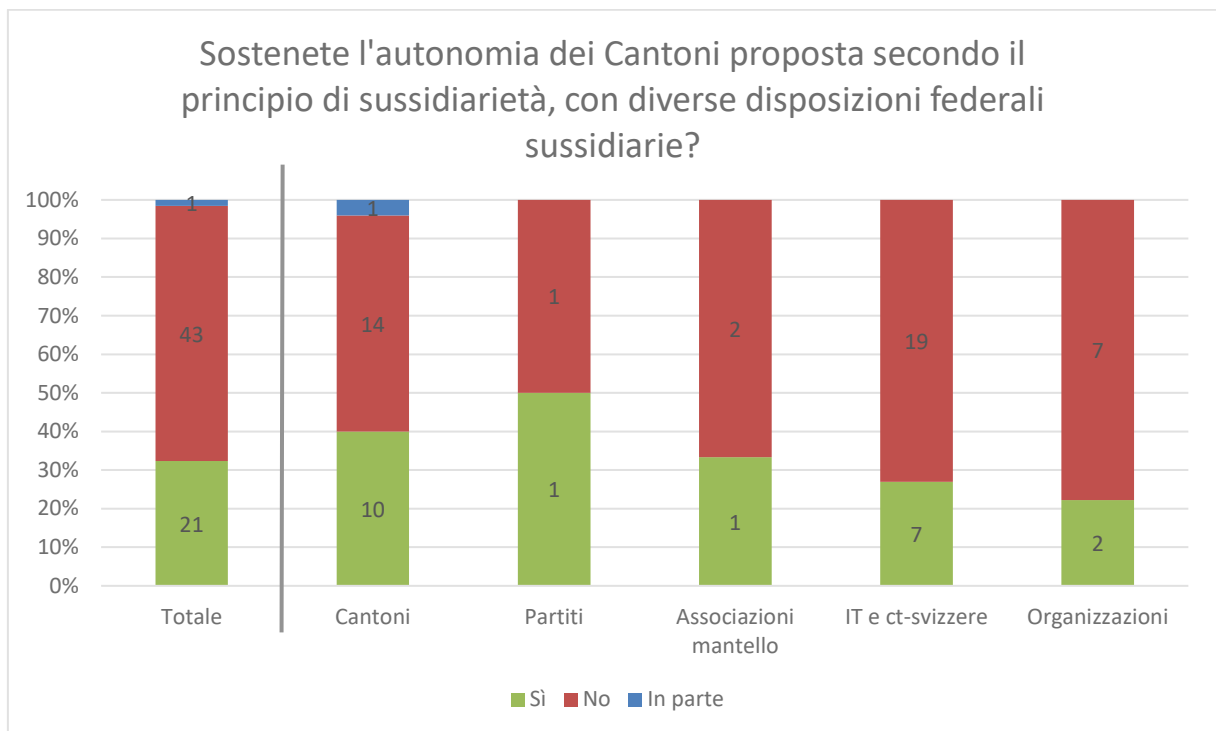
BOS ritiene che la variante «separazione parziale» non sia adatta a raggiungere gli **obiettivi** della riforma del TRV, comportando un **indebolimento** su tutti i fronti (offerta, tariffe, orari). Se necessario, le prestazioni del TRV tramite **battello** vanno ordinate secondo le stesse modalità delle linee ferroviarie e non delle prestazioni mediante autobus (CGN). Inoltre, questa variante comporta rischi anche per le linee intercantionali di autobus e di battelli (AutoPostale).



Domanda 11b: sostenete l'autonomia dei Cantoni proposta secondo il principio di sussidiarietà, con diverse disposizioni federali sussidiarie?

Tenore generale

Questa domanda ha ottenuto 65 risposte. Un terzo circa (21 su 65) è favorevole all'autonomia dei Cantoni così come proposta, con le diverse disposizioni federali sussidiarie, ritenuta perfettamente in linea con l'idea di fondo della separazione dei compiti. I restanti due terzi (43 su 65) sono contrari all'autonomia proposta, poiché i risparmi conseguiti a livello federale peserebbero sui Cantoni e provocherebbero un aumento delle risorse di personale necessarie a livello cantonale nonché una disgregazione delle offerte.





In dettaglio

	Sì	In parte	No
Cantoni	ZH, BE, LU, ZG, SO, BL, SG, GR, VS, NE	AG	UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SH, AR, AI, TG, TI, VD, GE, JU
Partiti	PvI		PS
Associazioni mantello	economiesuisse		UCS, Travail.Suisse
Settore TP	AutoPostale, SZU, Thurbo, tpg, VBG, VBZ, ZVV		AAGR, ABAG, BLS, BOB, BOS, CGN, FART, MGB, RA, FFS, SOB, BERNMOBIL, TL, tpf, TRAVYS, TRN, vbl, zb, ZVB
Organizzazioni	upi, cP		CITraP, IGöV Ostschweiz, RAILplus, transfair, UTP, ATA, Kronawitter Innovation

I partecipanti che hanno risposto **Sì** approvano l'autonomia cantonale così come proposta, che ritengono coerente con l'**idea di fondo**, ossia la **separazione dei compiti** (ZH, VBG, VBZ, ZVV). Le disposizioni sussidiarie sono considerate **appropriate** e l'autonomia delineata **coerente** (BE, SO, pvl, AutoPostale). Una **soluzione uniforme** è necessaria in particolare per quanto riguarda il benchmarking (BE, NE). Tuttavia, alcuni dei partecipanti che hanno risposto affermativamente sollevano una problematica: poiché oltre la metà delle autolinee TRV sono intercantonali, molte **interfacce** rimarrebbero (SO), comportando un **onere** maggiore per i Cantoni (NE). La Confederazione (UFT) dovrebbe svolgere un **ruolo di mediazione** passiva (SO).

AG ritiene che una maggiore autonomia sia in contraddizione con l'**idea di considerare il sistema** dei trasporti pubblici un tutt'uno. **(IN PARTE)**

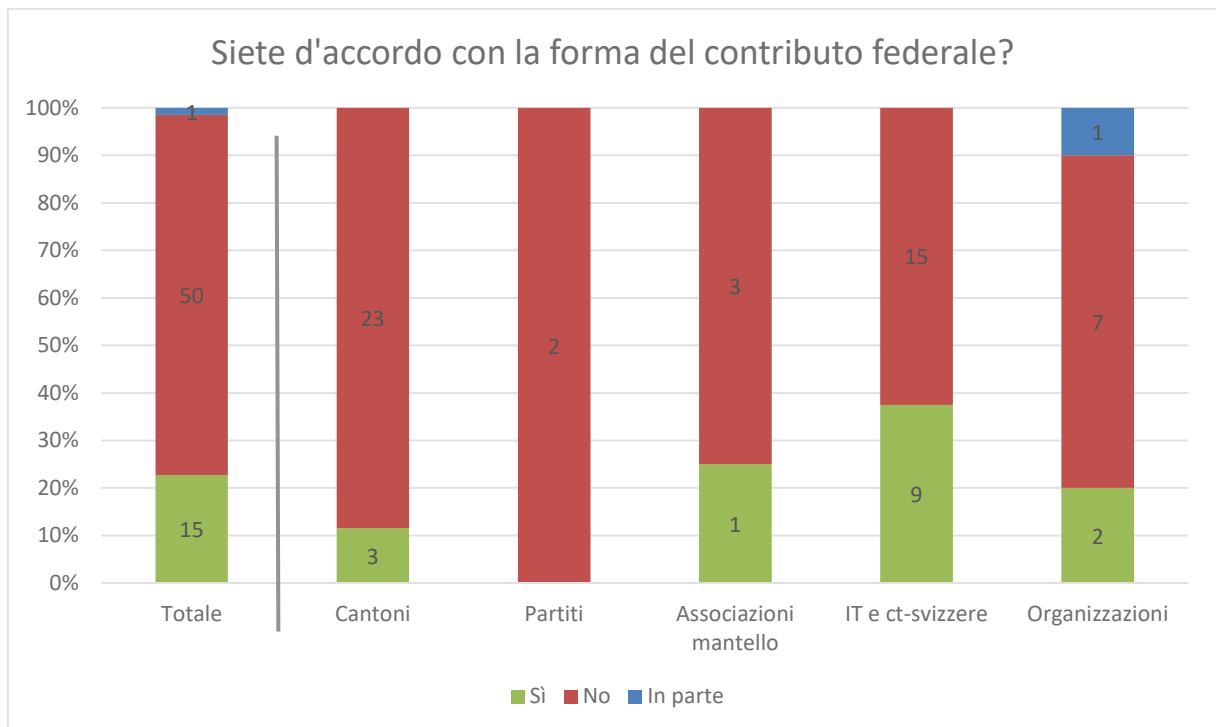
Secondo i partecipanti che hanno risposto **NO**, i **risparmi** che sono stati **calcolati** per la Confederazione peseranno sui Cantoni e, a causa di **doppioni**, provocheranno **un aumento delle risorse di personale necessarie** (OW, UR, SZ, SH). SH e TG respingono, in particolare, lo spazio offerto a **normative cantonali diverse**. La **partecipazione diretta** della Confederazione è una garanzia per il **buon funzionamento** del sistema del TRV, mentre l'autonomia dei Cantoni non comporterebbe alcun progresso (GE). A medio e lungo termine, un'autonomia dei Cantoni potrebbe portare a una **disgregazione delle offerte** (BOS). I trasporti pubblici sono un **sistema funzionante, che va considerato nel suo insieme** (BERNMOBIL). Una **rigida ripartizione dei compiti** tra Confederazione e Cantoni non è auspicabile (PS, TL, tpf, TRAVYS, ZVB, UTP, ATA). La Confederazione deve continuare a svolgere la sua **funzione integrativa** (ATA).



Domanda 11c: siete d'accordo con la forma del contributo federale?

Tenore generale

Questa domanda ha ottenuto 66 risposte. Un quarto scarso dei partecipanti approva la forma del contributo federale: la proposta di indicizzazione è considerata trasparente, semplice e comprensibile; offrirebbe inoltre certezze per la pianificazione. Più di tre quarti dei partecipanti, invece, non approvano la forma del contributo federale, che ritengono rigido, statico, eccessivamente lineare, rivolto al passato e sfavorevole all'innovazione. Inoltre, i Cantoni in particolare temono che il futuro potenziamento dell'offerta non potrà più essere finanziato.



In dettaglio

	Sì	In parte	No
Cantoni	ZH, SG, NE	-	BE, LU, UR, SZ, OW, NW; GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU
Partiti	-	-	PS, pvl
Associazioni mantello	economiesuisse		UCS, SAB, Travail.Suisse
Settore TP	BLS, BOS, FART, SZU, tpg, VBG, VBZ, zb, ZVV		AAGR, ABAG, BOB, BVB, CGN, MGB, AutoPostale, SOB, BERNMOBIL, TL, tpf, TRAVYS, TRN, vbl, ZVB
Organizzazioni	RAILplus, cP	Kronawitter Innovation	Gem.Verband öV Oberengadin, IGöV Ostschweiz, CiTraP, transfair, UTP, ATA, Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung



I partecipanti che approvano la **forma del contributo federale**, ritengono che la proposta di indicizzazione sia **trasparente, semplice e comprensibile** e che offra certezze per la pianificazione (ZH, VBZ, ZVV). La **base di partenza neutra** dei nuovi contributi forfettari per gli autobus è considerata opportuna nella prospettiva di un sistema uniforme a livello nazionale (BOS). ZH, VBZ e ZVV riferiscono che nel gruppo di lavoro per la riforma del TRV è stato valutato, quale indice, anche **il rincaro più la crescita economica**. Questo indice sarebbe in media più alto e andrebbe preso in considerazione. I costi che comporterebbe la variante «separazione parziale» dovrebbero in gran parte essere finanziati dai Cantoni stessi, ma questo aspetto va accettato in vista della **semplificazione** perseguita (SG). Il contributo forfettario della Confederazione sarebbe determinato in funzione della crescita demografica e bisognerebbe evitare che ciò si ripercuota negativamente sui **Cantoni con una crescita demografica modesta** (NE). Nel caso si realizzi la variante «separazione parziale», RAILplus e zb sostengono un'evoluzione del contributo forfettario dinamica e specifica per ogni Cantone, secondo **criteri di economia nazionale ed aziendale**. economiesuisse ritiene che, secondo **il principio di equivalenza**, il contributo della Confederazione debba essere indicizzato in base a fattori esogeni, e che farlo dipendere dallo sviluppo dell'offerta non sarebbe sensato. Inoltre, chiede di stralciare l'espressione **«analogamente alle prestazioni federali finora accordate»** prevista dall'avamprogetto (art. 30b cpv. 1 A-LTV).

Kronawitter Innovation risponde **IN PARTE**, poiché accoglie positivamente l'eliminazione della distinzione fra traffico locale e regionale.

I partecipanti che si sono espressi negativamente ritengono la forma **plausibile** in sé, ma giudicano il sistema di finanziamento **rigido, statico, eccessivamente lineare, rivolto al passato e sfavorevole all'innovazione** (BS, PS, UCS, MGB, AutoPostale, BERNMOBIL, TL, tpf, TRAVYS, TRN, ZVB, CITraP, UTP, ATA). Il contributo federale dipenderebbe troppo poco dalla domanda e equivarrebbe pertanto a un **aiuto a pioggia** (pvl). Il contributo federale (forfait) dovrebbe invece **evolvere** in modo **dinamico e specifico per ogni Cantone**, secondo criteri macroeconomici e microeconomici (PS, AutoPostale, TL, TRAVYS, TRN, CITraP, UTP, ATA). LU ritiene che dalla proposta non risultino sufficientemente chiare le **ripercussioni finanziarie** per i Cantoni della variante «ottimizzazione» e della variante «separazione parziale». I contributi della Confederazione dovrebbero adattarsi all'evoluzione dei bisogni; ci si chiede tuttavia se ciò valga per tutti i Cantoni o se implicherebbe **ridistribuzioni** (LU, TI). Fondarsi sulla crescita demografica penalizzerebbe **le regioni alpine e le regioni periferiche** in generale (GR, Gemeindeverband öV Oberengadin); PS, AutoPostale e ATA ritengono pertanto importante garantire anche il supporto a **offerte complementari e alternative**. L'indicizzazione in funzione della crescita demografica non è ritenuta appropriata (pvl). TG chiede che il contributo forfettario per gli autobus evolva secondo la crescita demografica del singolo Cantone e non secondo quella nazionale. Il singolo Cantone sarebbe altrimenti costretto a finanziare da solo un imprescindibile potenziamento delle autolinee che superi il tasso di crescita della popolazione (LU). L'aumento del contributo forfettario ai Cantoni dovrebbe tener conto anche dei **grandi generatori di traffico** (ad es. centri commerciali, campi scuola, posti di lavoro) (LU).



ZG vorrebbe che il traffico parallelo e il traffico locale siano inclusi nel calcolo della quota cantonale. Secondo AG, le quote cantonali stabilite in base all'anno di riferimento non tengono conto dello **standard di potenziamento** dei trasporti pubblici. Il contributo federale fissato e indicizzato potrebbe implicare che ulteriori potenziamenti dell'offerta non siano più finanziabili per i Cantoni (SZ, GE). FR, BL, SH e AG osservano che non sono presi in considerazione **sviluppi già pianificati** e ciò potrebbe ripercuotersi negativamente sulle **fasi di potenziamento più importanti**. SO, BL, BE e VD ritengono che i Cantoni che sono stati prudenti nel potenziare la loro offerta negli anni precedenti sarebbero **«penalizzati»** o **non sarebbero trattati in modo paritario**. VS afferma che la variante «separazione parziale» non terrebbe conto dei diversi livelli di offerta che si riscontrano in Svizzera e del bisogno di recuperare il ritardo che si registra nelle diverse regioni. UR, SO e SH ritengono che il contributo forfetario, così come calcolato, sia **inferiore** al contributo federale effettivamente necessario. Il contributo federale non andrebbe ridotto in alcun caso (Gemeindeverband öV Oberengadin).

3.4. Altre osservazioni

Domanda 12: vi sono altre tematiche che dovrebbero essere analizzate o riformate?

Tenore generale

30 partecipanti hanno individuato ulteriori necessità di analisi e di riforma, tra le altre cose per quanto concerne la distinzione fra traffico a lunga distanza, traffico regionale e traffico locale, la complessità dei sistemi tariffari, le nuove esigenze di mobilità (anche notturna), la definizione della funzione di collegamento (esclusione delle offerte turistiche), il controllo e l'impiego degli utili e il finanziamento delle innovazioni.

In dettaglio

	Altre tematiche proposte da
Cantoni	LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE
Partiti	PPD, PLR, UDC, Verdi, PS, pvl
Associazioni mantello	ACS, UCS, SAB, USS, Travail.Suisse
Settore TP	AAGR, BLS, BOB, BVB, AutoPostale, FFS, SOB, BERNMOBIL, Thurbo, TL, TRAVYS, vbl, ZVB
Organizzazioni	upi, Gem.Verband öV Oberengadin, cP, CITraP, LITRA, SWISSRAIL, transfair, UTP, ATA, SSP, COMCO, Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, Kronawitter Innovation

UR, FR, SH e AG chiedono di adottare una prospettiva d'insieme per quanto concerne **il traffico a lunga distanza, il traffico regionale e il traffico locale**. Sovente, nella pianificazione dell'offerta non è possibile distinguere in modo chiaro fra traffico a lunga distanza e traffico regionale (NW). La distinzione tra TRV beneficiario di indennità e traffico a lunga distanza finanziariamente autonomo andrebbe riconsiderata (SH, AR, AI). AutoPostale chiede che siano riesaminati i trasporti beneficiari di



indennità, alla luce in particolare della mobilità su richiesta. La distinzione comporterebbe un gran numero di problemi, soprattutto a livello di tariffe, con un considerevole onere amministrativo e trappole per gli utenti (AR, AI). Nel collegare le località e le regioni emergono sempre **problemi di distinzione** fra il traffico a lunga distanza e quello regionale (politica delle fermate, frequenza) (NW). Molte interfacce e problematiche potrebbero essere evitate se si eliminasse questa distinzione (NW, AG). AG invita a esaminare se il traffico a lunga distanza finora finanziariamente autonomo possa essere combinato con il traffico viaggiatori regionale ferroviario e ordinato in modo analogo. In tal modo si chiarirebbero anche le questioni tariffarie e le incertezze, nonché gli aspetti relativi alle chiavi di ripartizione dei ricavi e dei costi – alcune delle attuali, difficili interfacce – e si consoliderebbe l'intero sistema dei trasporti pubblici (AG). ZG chiede di verificare se le diverse regole per il traffico regionale e per il traffico a lunga distanza possano essere meglio allineate.

La **complessità degli attuali sistemi tariffari** andrebbe ridotta, così da offrire agli utenti semplicità e immediatezza (UR, SH). È difficile, per gli utenti, capire perché sono costretti a pagare tariffe o supplementi diversi (PPD). CITraP ritiene che i supplementi notturni vadano sistematicamente aboliti. Verdi, PS e UCS chiedono che la **definizione dei trasporti beneficiari di indennità** sia estesa e adattata alle **esigenze della mobilità legata al tempo libero**. La riforma dovrebbe promuovere nuove offerte di mobilità e non escluderle (Kronawitter Innovation). Le FFS chiedono che i **costi beneficiari di indennità** siano definiti in modo vincolante. L'offerta complessiva potrebbe essere notevolmente migliorata se il diritto all'indennità fosse esteso a due settori: l'offerta notturna e il traffico esclusivamente destinato al tempo libero senza funzione di collegamento (LITRA). La Confederazione dovrebbe esaminare la partecipazione finanziaria alle **offerte notturne** (PPD, PS, Travail.Suisse, CITraP). Una rete completa di trasporti pubblici con autobus notturni e «discobus» nelle ore serali e notturne potrebbe evitare che i giovani adulti salgano in auto guidate da conducenti ubriachi o si mettano essi stessi al volante dopo aver bevuto alcol (upi). La riforma del TRV potrebbe in tal modo contribuire ad aumentare la sicurezza stradale (upi). Inoltre, occorre valutare un'indennità per le **offerte turistiche** (PPD, PS, Travail.Suisse, CITraP). Occorre stabilire il livello delle tariffe e la gamma dei servizi (Gemeindeverband öV Oberengadin). Travail.Suisse e LITRA chiedono che la **ripartizione modale** sia ulteriormente sviluppata a favore dei trasporti pubblici.

Occorrono **norme giuridiche chiare** che disciplinino le competenze del **Controllo cantonale delle finanze** nella revisione dei conti di IT extracantonali o di imprese federali alle quali il Cantone versa indennità considerevoli (GR). VD teme che, sullo sfondo del caso AutoPostale, la variante «separazione parziale» possa comportare conseguenze di vasta portata che entrerebbero in contrasto con il **controllo delle sovvenzioni** ai trasporti pubblici. Il caso AutoPostale deve essere analizzato a fondo (economiesuisse). Le misure elaborate nell'ambito del caso AutoPostale devono essere riesaminate e finalizzate coordinandosi con i Cantoni (VS).

Indici finanziari e qualitativi vanno resi accessibili anche ai Cantoni (LU, OW).

Occorre estendere a tutti i trasporti lo strumento della **fideiussione solidale** e eliminare le distorsioni della concorrenza (BERNMOBIL).



TI chiede che i meccanismi di cofinanziamento siano definiti in modo specifico per ogni modo di trasporto e **adeguati alla domanda e all'offerta**. Ad esempio, il numero minimo di 100 abitanti non dovrebbe valere per le singole località, ma per l'intera valle collegata.

Il TRV non è un mercato aperto, ma sovvenzionato e regolamentato (cP). Ciò risulta con particolare evidenza dall'**impiego degli utili** disciplinato dall'articolo 36 LTV, e qui occorre una riforma (SZ, BS, VD, AutoPostale, TL). Si dovrebbero individuare soluzioni che prevedano **incentivi** di efficienza e di qualità per le IT. Andrebbero adottati appositi modelli di incentivazione per motivarle a cercare la collaborazione con altre imprese al fine di sfruttare le possibili sinergie (Turbo). Il quadro normativo per la messa a concorso dovrebbe essere definito in modo più chiaro; manca l'importante libertà d'azione per quanto concerne l'impiego delle eccedenze (Travail.Suisse, economiesuisse). La **messa a concorso** presenta notevoli vantaggi rispetto all'aggiudicazione diretta: in particolare, aumenta la disciplina sul fronte dei costi da parte dei committenti e delle IT e elimina il ritardo d'informazione dei committenti (economiesuisse). Un'attuazione coerente della messa a concorso potrebbe mitigare i problemi esistenti e contribuire a ridurre i costi e i prezzi (economiesuisse). BOB, TL e vbl ritengono che il margine d'azione per il libero impiego degli utili vada portato al 50 per cento del ricavo annuale disponibile.

Andrebbe facilitato il finanziamento delle **innovazioni** (vbl). Nel settore dei trasporti pubblici sono immaginabili diverse opzioni a questo proposito: l'impiego dei mezzi a libera disposizione delle IT; l'approvazione da parte dei committenti, durante i negoziati legati all'offerta, dei costi (successivi) di progetti di innovazione in corso; somme forfetarie destinate all'innovazione che possono essere riconosciute e incluse nelle offerte come percentuale del totale dei costi dei TP beneficiari di indennità per futuri (non ancora definiti) progetti di innovazione (BOB, vbl). Le possibilità di finanziamento delle innovazioni vanno integrate, nell'ambito della prevista riforma del TRV, nella LTV in un punto appropriato (BOB). Invece di un aspro regime concorrenziale, si applicherebbero il benchmarking e il **concorso di idee** quali efficaci strumenti di politica istituzionale (vbl). Secondo vbl, le innovazioni nel settore dei TP sono possibili solo in un sano clima di cooperazione e concorso di idee («coopetizione»), sempre che ciò sia auspicato e consentito dall'autorità di regolamentazione (UFT) e dal committente.

Per VS e BE le **convenzioni sugli obiettivi** vanno nuovamente riviste e chiarite. Le grandi IT operano in regioni diverse con concessioni di durata diversa: in questi casi, una convenzione sugli obiettivi che copra l'intera rete di una IT non è attuabile (BE). Ai fini di un'armonizzazione, bisognerebbe valutare se nelle regioni singole concessioni possano essere prorogate di qualche anno prima del rilascio di nuove (BE).

La riforma dovrebbe includere la **flessibilità** nell'utilizzazione delle prestazioni (PLR). Nel finanziamento del TRV andrebbe integrato un **meccanismo** che induca i committenti a introdurre nuove linee solo in caso di assoluta necessità (UDC). Un sistema completo di mobility pricing è un elemento centrale per contenere il traffico e per attenuarne i picchi (pvl). In futuro, i contributi federali dovranno contribuire sempre più in misure di contenimento del traffico (pvl, ATA). Le IT devono essere aiutate nel ricorso a metodi innovativi per contenere il traffico o per **attenuarne i picchi**, in modo che il contenimento sia anche finanziariamente redditizio (pvl, ATA).



GE desidera che siano **allineate le scadenze** della convenzione sugli obiettivi, della concessione, del credito d'impegno e della durata dell'offerta.

BL chiede una maggiore **trasparenza** nella ripartizione dei costi generali per quanto concerne le IT attive in diversi settori di trasporti. Dovrebbe inoltre essere reso trasparente anche il metodo per calcolare i costi stessi poiché, ad esempio, i costi legati alla struttura o alla vendita influiscono fortemente su quelli totali delle offerte (GE).

Occorre inoltre verificare se l'**acquisto di veicoli** possa essere separato dalla gestione e se i veicoli possano essere acquistati dalla regione, dal Cantone o dalla Confederazione (PS). Ciò potrebbe accelerare l'elettrificazione delle autolinee (PS). Le varianti di riforma sarebbero troppo fortemente impostate secondo il **punto di vista dei committenti** (SAB, CITraP). Le FFS chiedono che i ruoli di proprietario e di committente siano separati a tutti i livelli. Il contenuto della procedura di ordinazione va snellito (Turbo, ZVB, trans-fair, UTP). In particolare il livello di dettaglio delle offerte va ridotto (ZVB). Dall'avamprogetto non appare chiaro come la misura «soluzione informatica comune per registrare i dati delle offerte» sia compatibile con la **protezione dei dati** (LU). TI e Turbo ritengono che occorrono banche dati uniformi. Il PS propone un **fondo per sostenere progetti di digitalizzazione** nell'industria ferroviaria svizzera.

Andrebbe dedicata un'attenzione ben maggiore alle **condizioni di lavoro e alle risorse di personale** delle diverse imprese attive nel TRV (USS). Le condizioni di lavoro, la sicurezza e la qualità dei servizi offerti non dovrebbero risentire della pressione esercitata dall'aumento dell'efficienza (SSP). L'economicità di un'offerta è solo uno dei tanti fattori, e non dovrebbe essere quello decisivo (SSP). economiesuisse, invece, chiede che si tenga maggiormente conto dei criteri economici nella pianificazione delle offerte, nell'ordinazione e nelle indennità. Per quanto riguarda il finanziamento, è importante che le IT non solo sviluppino ulteriormente la loro attività, ma garantiscano anche lo **sviluppo del loro personale** (transfair).

Con la revisione della legge federale concernente la costituzione di pegni sulle imprese di strade ferrate e di navigazione e la liquidazione forzata di queste imprese, entrata in vigore il 1° gennaio 2010, il **diritto di pegno** è stato limitato all'**infrastruttura** (art. 9) (BLS). BLS chiede se, dalla revisione del 2010, la realizzazione di un prestito garantito o non garantito di una ITF sia soggetta alla legge federale sulla esecuzione e sul fallimento, e anche se il materiale rotabile di una ITF sia soggetto a sequestro o a misure cautelari analoghe e quindi possa essere ritirato in modo permanente o temporaneo dall'impiego per scopi pubblici.

UTP ritiene che gli attuali **fattori di successo** vadano rafforzati.



Allegato 1: elenco dei partecipanti alla consultazione

Abbreviazione	Mittente
1.	Kantone / Cantons / Cantoni
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
GL	Regierungskanzlei des Kantons Glarus
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell'Assemblea federale
PPD	CVP Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz / PDC Parti démocrate-chrétien suisse / PPD Partito popolare democratico svizzero
PLR	FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. I Liberali
PS	SP Sozialdemokratische Partei der Schweiz / PS Parti socialiste suisse / PS Partito socialista svizzero
UDC	SVP Schweizerische Volkspartei / UDC Union Démocratique du Centre / UDC Unione Democratica di Centro
Verdi	Grüne Partei der Schweiz GPS / Parti écologiste suisse PES / Partito ecologista svizzero PES



pvl	Grünliberale Partei Schweiz GPL / Parti vert'libéral suisse pvl / Partito verde liberale svizzero pvl
Associazioni mantello	
3.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui oeuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna
ACS	Associazione dei Comuni svizzeri
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna
UCS	Unione delle città svizzere
4.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui oeuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dell'economia
economiesuisse	economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen / Fédération des entreprises suisses / Federazione delle imprese svizzere / Swiss business federation
USS	Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)
usam	Schweizerischer Gewerbeverband (sgv) / Union suisse des arts et métiers (usam) / Unione svizzera delle arti e mestieri (usam)
Travail.Suisse	Travail.Suisse
Settore dei trasporti pubblici	
5.	Nach PBG abgegoltene Transportunternehmen / entreprises de transport indemnisées en vertu de la LTV / imprese di trasporto beneficiarie di indennità secondo la LTV
AAGR	Auto AG Rothenburg
ABAG	Aletsch Bahnen AG
BLS	BLS AG
BOB	Berner Oberland-Bahn AG:
BOS	BUS Ostschweiz AG
BVB	Basler Verkehrs-Betriebe
CGN	Compagnie générale de navigation sur le lac Léman
FART	Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi
MGB	Matterhorn Gotthard Bahn AG
AutoPostale	PostAuto Schweiz AG
RA	RegionAlps SA
FFS	Ferrovie federali svizzere SA
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
BERNMOBIL	Städtische Verkehrsbetriebe Bern
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG
Thurbo	Thurbo AG
TL	Transport public de la Région Lausannoise SA
tpf	Transports publics fribourgeois SA



tpg	Transports publics genevois
TRAVYS	Transports Vallée-de-Joux–Yverdon-les-Bains–Sainte-Croix SA
TRN	Transports Publics Neuchâtelois SA
VBG	Verkehrsbetriebe Glattal AG
vbl	Verkehrsbetriebe Luzern AG
VBZ	Kandersteg–Frutigen
zb	Zentralbahn AG
ZVV	Zürcher Verkehrsbund
ZVB	Zugerland Verkehrsbetriebe AG
Organizzazioni	
6.	Organisationen / organisations / organizzazioni
upi	Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni
cP	Centre Patronal
SEV	Sindacato del personale dei trasporti
Gemeindeverband öV Oberengadin	Gemeindeverband öffentlicher Verkehr Oberengadin
HKBB	Handelskammer beider Basel
IGöV Ostschweiz	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz
CITraP	Comunità d'interesse per i trasporti pubblici
LITRA	Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
RAILplus	RAILplus SA
FUS	Funivie Svizzere
Swiss Olympic	Swiss Olympic
SWISSRAIL	SWISSRAIL Industry Association
transfair	transfair
UTP	Unione dei trasporti pubblici
ATA	Associazione traffico e ambiente
SSP	Sindacato svizzero dei servizi pubblici
COMCO	Commissione della concorrenza
	Organizzazioni non interpellate
Arbeitsgruppe Berg- gebiet vom Solidari- tätsfonds Luzerner Bergbevölkerung	Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung
Kronawitter Innova- tion	Kronawitter Innovation



Allegato 2: questionario relativo al progetto posto in consultazione sulla riforma del TRV

Domande di fondo

1. La riforma richiesta nella mozione è fundamentalmente necessaria?
2. Sostenete gli obiettivi della riforma? Secondo che ordine di priorità?
3. Con l'avamprogetto vengono raggiunti gli obiettivi della riforma?

Decisioni di principio sul sistema

4. Domande sulla variante «cantonalizzazione»:
 - a) Il respingimento della variante «cantonalizzazione» è giustificato?
 - b) La questione deve essere ripresa nell'ambito del progetto generale «Ripartizione dei compiti II»?
5. Le nuove possibilità di finanziamento delle innovazioni nel settore dei TP sono adeguate e sufficienti?
6. La precisazione dell'impiego delle eccedenze va nella giusta direzione come incentivo per le imprese di trasporto?
7. Nel dimensionare il proprio co-finanziamento di offerte che vanno oltre quella di base, la Confederazione dovrebbe applicare maggiori criteri economici?
8. Bisogna introdurre un sistema di benchmarking applicabile sul piano nazionale per tutte le linee TP ordinate?

Scelta e definizione delle varianti

9. Quale variante preferite, «ottimizzazione» o «separazione parziale»?
10. Avete proposte di miglioramento per la variante «ottimizzazione»?
11. Domande sulla variante «separazione parziale»
 - a) Avete proposte di miglioramento per la variante «separazione parziale»?
 - b) Sostenete l'autonomia dei Cantoni proposta secondo il principio di sussidiarietà, con diverse disposizioni federali sussidiarie?
 - c) Siete d'accordo con la forma del contributo federale?

Altre osservazioni

12. Vi sono altre tematiche che dovrebbero essere analizzate o riformate?