

Sviluppo del servizio pubblico nei trasporti pubblici

Condizioni quadro sostenibili per il traffico regionale viaggiatori

Affinché la clientela possa continuare a beneficiare di un'offerta di trasporti pubblici capillare e di alta qualità, le imprese di trasporto svizzere si impegnano a sviluppare ulteriormente il traffico regionale viaggiatori (TRV) insieme alla Confederazione e ai Cantoni. La garanzia degli investimenti, la digitalizzazione e il miglioramento delle prestazioni così come la promozione delle innovazioni sono possibili solo se il sistema alla base è economicamente stabile. Di conseguenza è previsto un adeguamento delle condizioni quadro legali del traffico regionale viaggiatori attraverso una revisione della Legge sul trasporto di viaggiatori (LTV). Tuttavia, dato che le modifiche proposte risolvono solo in parte le attuali sfide del sistema TRV, AutoPostale chiede misure di sviluppo aggiuntive volte a migliorare tale sistema, che comprendano ad esempio la creazione di un modello di business coerente o la promozione della mobilità elettrica.

Premessa

Ogni giorno viaggiano con AutoPostale in tutta la Svizzera più di 430'000 passeggeri su 936 linee di autobus. Come anello di congiunzione nel settore dei trasporti pubblici, AutoPostale svolge il ruolo fondamentale di vettore di accesso ad altri mezzi di trasporto pubblico e assicura collegamenti capillari in ampie parti del paese. In Svizzera, la maggior parte di chi viaggia sui trasporti pubblici si muove a livello regionale; pari è pertanto la rilevanza del traffico regionale viaggiatori per l'economia nazionale. AutoPostale oggi opera principalmente in questo settore.

Il sistema del traffico regionale viaggiatori ha dimostrato la sua validità, ma adesso deve affrontare nuove sfide. Già nel 2013 è stata avviata mediante mozione una riforma del traffico regionale viaggiatori che si poneva come obiettivi la garanzia a lungo termine dei finanziamenti, la creazione di maggiore efficienza e la semplificazione della procedura di ordinazione. In collaborazione con i Cantoni e con il settore dei trasporti pubblici, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha elaborato una proposta di modifica della Legge sul trasporto di viaggiatori sulla quale il Consiglio federale ha presentato un messaggio al Parlamento il 4 giugno 2021. L'entrata in vigore della modifica è prevista per l'estate 2022.

Posizione di AutoPostale sulla revisione della Legge sul trasporto di viaggiatori (LTV)

Per AutoPostale è importante che con la revisione della Legge sul trasporto di viaggiatori si creino maggiore chiarezza, trasparenza ed efficienza nel traffico regionale viaggiatori. Per questo si è impegnata attivamente nell'elaborazione della posizione presa a livello di settore da parte dell'Unione dei trasporti pubblici (UTP) condividendone essenzialmente i punti di vista. Secondo AutoPostale l'introduzione degli accordi sugli obiettivi e del sistema di benchmark nazionale nonché

l'ampliamento degli strumenti di promozione dell'innovazione costituiscono i vantaggi principali del progetto mirato allo sviluppo del sistema del traffico regionale viaggiatori.

Allo stesso tempo AutoPostale ritiene che la modifica proposta includa solo parti della riforma del traffico regionale viaggiatori originariamente richiesta. L'azienda critica la mancata soddisfazione degli obiettivi chiave formulati nella proposta relativamente agli incentivi all'efficienza per le imprese di trasporto o alla semplificazione della procedura di ordinazione. Anche relativamente all'inasprimento delle disposizioni di legge sull'utilizzo delle eccedenze, le modifiche rappresentano un passo indietro e un indebolimento della capacità d'investimento e innovazione delle imprese di trasporto.

In concreto, AutoPostale richiede le seguenti modifiche nell'ambito della revisione LTV:

Nessun divieto di remunerazione del capitale proprio

Con il progetto il Consiglio federale vuole introdurre un divieto totale di remunerazione del capitale, che finora era stata concessa nel rispetto di determinate condizioni quadro. A seguito di tale modifica vengono meno gli incentivi agli investimenti autofinanziati. Di conseguenza aumenta la quota di capitale di terzi delle imprese di trasporto e con essa anche il rischio di indebitamento. Un ulteriore problema legato a questa modifica è che è stata inserita dopo la procedura di

LA POSTA 



AutoPostale 

consultazione, motivo per cui non ha avuto luogo alcun esame approfondito delle conseguenze economiche degli adeguamenti dal punto di vista delle imprese e della proprietaria. Pertanto AutoPostale si impegnerà affinché i temi dei finanziamenti con capitale proprio, del conteggio interno delle prestazioni e della compensazione delle riserve negative vengano chiariti al di fuori dell'attuale revisione LTV e in considerazione dei lavori in corso per il progetto «Guidance» lanciato dall'UFT. Questo progetto intende rafforzare la certezza del diritto in diversi settori (come regime d'appalto, definizione dei prezzi, computabilità dei costi, presentazione dei conti o elaborazione dei dati) e prendere in considerazione eventuali modifiche alla LTV. Infine, è assolutamente necessario allineare la LTV all'Ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV) per prevenire contraddizioni.

Accordi sugli obiettivi con sviluppo dell'offerta

In base al progetto di modifica della LTV, gli accordi sugli obiettivi sono finalizzati da un lato ad aumentare la sicurezza di pianificazione, dall'altro a definire lo sviluppo dei costi e dell'offerta. Perché ciò sia possibile, la formulazione di legge deve includere obbligatoriamente sia i costi sia l'offerta (a medio termine), altrimenti l'obiettivo della sicurezza di pianificazione non potrà essere raggiunto.

Ottimizzazioni della procedura di appalto

AutoPostale è generalmente a favore delle gare d'appalto, poiché ritiene che possano potenziare la competitività e la capacità di innovare delle imprese di trasporto. Perciò sostiene gli sforzi della Confederazione per migliorare il processo di appalto e il controllo dell'efficacia. Al contempo, è importante che il fattore decisivo gare non sia il prezzo. Le novità corrispondenti nel diritto degli appalti vanno rilevate anche nella LTV, sostituendo l'espressione «offerta economicamente più vantaggiosa» con «offerta più vantaggiosa». La corrispondenza tra le disposizioni del diritto degli appalti è importante al fine di realizzare un cambio di paradigma verso una maggiore sostenibilità e concorrenza qualitativa.

Mezzi per le innovazioni

Per sviluppare ulteriormente il sistema del traffico regionale viaggiatori occorrono mezzi finanziari sufficienti per le innovazioni. Secondo AutoPostale i contributi annui alla promozione dell'innovazione proposti nel progetto sono insufficienti. Al contempo, bisognerebbe attribuire maggiore peso come criterio di promozione anche al lancio di successo sul mercato, oltre che alla sperimentazione dei progetti.

Parità di trattamento nella protezione dei dati

AutoPostale chiede la parità di trattamento nella protezione dei dati di terzi e imprese di trasporto, e propone in generale l'assoggettamento al diritto privato in materia di protezione dei dati (come per la Posta).

Posta CH SA
Affari pubblici e internazionali
Wankdorffallee 4
3030 Berna

E-mail: politica@posta.ch
posta.ch

Ulteriori interventi di riforma necessari

Per uno sviluppo sostenibile e di successo del traffico regionale viaggiatori in Svizzera occorre compiere tempestivamente ulteriori interventi di riforma:

1. Creazione di un modello di business coerente per le aziende di trasporto

Affinché il trasporto pubblico possa essere garantito a lungo termine e in modo duraturo, il traffico regionale viaggiatori necessita di un modello di business coerente che accresca la forza economica e la capacità d'investimento delle imprese. Adesso che la fase peggiore del COVID-19 sembra essere passata, è necessario stabilire regole chiare su come le imprese di trasporto possano costituire nuovamente riserve adeguate affinché il sistema dei trasporti pubblici, in caso di risultati negativi, come ad esempio oscillazioni dei ricavi o costi d'esercizio non pianificati, possa farsi carico delle perdite senza dover dipendere da ulteriori fondi pubblici. Allo stesso tempo occorre prevedere una soluzione per la compensazione delle riserve speciali negative.

2. Aumento della simmetria del rischio nella procedura di offerta

Nell'attuale sistema TRV i diversi attori si assumono rischi diversi. Le aziende di trasporto efficienti che trasmettono progressi nella produttività in questo modo vengono spesso penalizzate nelle offerte successive. Inoltre, il rispetto richiesto del conto di previsione (congruenza delle offerte) e la mancanza di obiettivi di guadagno fanno sì che gli sforzi volti ad aumentare la produttività nel corso dell'anno non vengano perseguiti con la stessa determinazione. Ciò si ripercuote negativamente sulla redditività e comporta costi maggiori. Per questo motivo AutoPostale richiede un aumento della simmetria del rischio nella procedura di offerta e nel processo di messa a gara e la definizione delle relative regole.

3. Promozione della decarbonizzazione del TRV

Con l'aumento della decarbonizzazione nel traffico motorizzato individuale, i vantaggi ambientali del trasporto pubblico tendono a ridursi. Affinché il trasporto pubblico continui a essere percepito come una forma di trasporto ecologica e la percentuale del suo utilizzo aumenti, occorre garantire il passaggio a motori alternativi. Il presupposto per la promozione della mobilità elettrica nel TRV è la creazione di un'infrastruttura coordinata e, di conseguenza, il sostegno finanziario da parte dei committenti.

LA POSTA 



AutoPostale 