



Trasporti pubblici, dal 2021 devono diminuire le tariffe. Ecco perché.

La composizione delle tariffe dei trasporti pubblici è spesso incomprensibile per i viaggiatori. Riguardo alla struttura sempre più complessa dei trasporti pubblici ricevo regolarmente segnalazioni e richieste che rispecchiano i problemi dei viaggiatori: mentre alcuni identificano l'intero settore dei trasporti pubblici con il suo attore principale, ossia le FFS, altri non capiscono come mai, all'interno di una comunità tariffale, non possano ottenere biglietti scontati oppure perché l'abbonamento metà-prezzo non dia automaticamente diritto a un viaggio a metà prezzo.

Con questa panoramica desidero rispondere a questi interrogativi, più che giustificati. Ogni anno la vendita di biglietti e abbonamenti genera 6 miliardi di franchi, senza tenere conto delle entrate fiscali generali. Qui troverete una spiegazione alla complessità del sistema. La struttura e le varie interdipendenze rendono purtroppo molto difficile farsi un'idea del quadro generale, in particolare per quanto riguarda il futuro andamento delle tariffe.

Di seguito troverete anche una spiegazione del perché, dal 2021, sarebbe logico che le tariffe diminuissero.

Chi è chi? Un po' di chiarezza nei trasporti pubblici

Il settore dei trasporti pubblici in Svizzera non comprende solo i bus cittadini, i tram e i treni ad alta velocità: se accettano il metà-prezzo o l'abbonamento generale, vi rientrano anche le offerte turistiche come la ferrovia della Jungfrau. Tuttavia, non essendo i mezzi di trasporto quotidiani della maggior parte degli utenti, i collegamenti turistici come la funivia dello Schilthorn o il battello che assicura la tratta Losanna – Evian sono stati esclusi dal presente studio.

Verrà qui operata una distinzione fra **traffico regionale (incl. il traffico locale¹)** e **traffico a lunga percorrenza**, distinzione che ricalca quella solitamente fatta dagli utenti, e che dovrebbe quindi semplificare la comprensione del sistema. Un'altra differenziazione sarà quella fra **traffico nazionale diretto** e **traffico regionale diretto** (comunità tariffale).

¹ Poiché il traffico locale che assicura il collegamento capillare comprende tratte commissionate e sovvenzionate diversamente (nessuna indennità federale), viene spesso riportato separatamente. Per gli utenti questa distinzione non è rilevante, a maggior ragione all'interno di una comunità tariffale. Nelle cosiddette comunità tariffali l'utilizzo dei collegamenti locali viene coperto con il biglietto a zona come nel caso del trasporto regionale e del traffico a lunga percorrenza.



Figura 1: due tipi di distinzione

Il **traffico regionale (e locale)** e quello **a lunga percorrenza** si distinguono in base ai collegamenti e quindi **al tipo di treno**. Appartengono alla lunga percorrenza gli IR/IC, gli EC e certi RE (in questo caso non è possibile una distinzione più dettagliata). Nel traffico regionale rientrano i treni regionali e la rete celere (S-Bahn/RER), i tram, i bus, gli AutoPostali e i battelli.

Spesso il traffico regionale viene identificato con le comunità tariffali e quello a lunga percorrenza con il traffico nazionale diretto. Questa schematizzazione è però un po' semplicistica e soprattutto non riflette la realtà. **Il modo più facile per distinguere il traffico regionale diretto (comunità tariffale) dal traffico nazionale diretto è guardare i biglietti:** per una tratta IC che non rientra in una comunità tariffale e la cui meta non si trova in una zona di sovrapposizione (cioè in una zona che appartiene a due comunità tariffali), occorre un biglietto di percorso del traffico nazionale diretto. Se invece il punto di partenza e di arrivo della tratta IC si trovano in una comunità tariffale o in una zona di sovrapposizione, si tratta di un viaggio a lunga percorrenza (dato che il viaggio si svolge su un IC), ma con un biglietto a zona del traffico regionale diretto.

Alla base del traffico diretto (regionale e nazionale) vi è l'idea di un titolo di trasporto unico per le diverse **aziende di trasporto** come per esempio le FFS, la BLS e gli AutoPostali.



Esempio:

Viaggio da Lenzerheide a Zurigo passando da Coira:

*non occorre acquistare un primo biglietto per l'AutoPostale da Lenzerheide a Coira e un secondo biglietto delle FFS da Coira a Zurigo: viene fatto **un solo** biglietto di percorso da Lenzerheide a Zurigo. Si ha quindi un esempio di traffico nazionale diretto.*



	Traffico nazionale diretto	Traffico regionale diretto (com. tariff.)
Traffico a lunga percorrenza		✓
Traffico regionale		✓

Se il punto di partenza fosse Ziegelbrücke e la meta Zurigo Enge, verrebbe emesso un biglietto a zona. In questo caso il percorso è compreso nella zona dello Z-Pass (comunità tariffale composta da un insieme di comunità tariffali). Poiché il viaggio è compreso all'interno di questa zona, viene emesso un biglietto della comunità tariffale (per il traffico regionale diretto).

Questa matrice composta da **traffico a lunga percorrenza**, **traffico regionale**, **traffico nazionale diretto** e **traffico regionale diretto** non è di immediata comprensione, ma contiene la risposta alla domanda sulla composizione dei prezzi, pur sollevando il problema delle interfacce e dei conflitti d'interesse.

Per avere un'idea della complessità del sistema occorre guardare da vicino i diversi finanziamenti delle linee e le tariffe del traffico nazionale diretto e del traffico regionale diretto.

Risolta la questione del tipo di biglietto, rimane aperta quella del prezzo. In questo caso bisogna cambiare punto di vista e capire come viene finanziata la tratta percorsa.

Come vengono finanziati i trasporti pubblici?

Esistono **due sistemi tariffari**, quello del **traffico nazionale diretto** e quello del **traffico regionale diretto**. Il progetto «Alliance SwissPass» intende riunire in un'unica formula questi due sistemi tariffari.

Come vengono fissate le tariffe?

Le aziende fissano le tariffe per i loro servizi. Le tariffe stabiliscono le condizioni alle quali si applica un determinato prezzo per il trasporto e per le altre prestazioni connesse.

	Traffico nazionale diretto	Traffico regionale diretto (com. tariff.)
Traffico a lunga percorrenza	✓	
Traffico regionale	✓	

Per mano di un **comitato composto dai rappresentanti delle aziende di trasporto coinvolte**, nel **traffico nazionale diretto** è il **settore dei trasporti pubblici** a effettuare la pianificazione generale, ossia a stabilire a quanto devono ammontare le entrate l'anno seguente. Questa pianificazione deve essere presentata al Sorvegliante dei prezzi: il tetto massimo vincolante è dato dal traffico a lunga percorrenza finanziato in modo economicamente autonomo, che deve dunque operare garantendo la copertura dei costi.

	Traffico nazionale diretto	Traffico regionale diretto (com. tariff.)
Traffico a lunga percorrenza		✓
Traffico regionale		✓

Nel caso del traffico regionale diretto (comunità tariffale) sono le **aziende di trasporto** e i **Cantoni** che decidono di **comune accordo** le tratte, la composizione dei prezzi e i prezzi stessi. Solamente nel caso dell'azienda di trasporti zurighese (*Zürcher Verkehrsverbund, ZVV*) il Cantone ha la competenza decisionale esclusiva in materia di tariffe.



Chi paga?

Trasporto regionale (senza trasporto locale)

Il traffico regionale rientra nel servizio di base definito dalle autorità politiche. Per esigenze contingenti, il servizio opera senza coprire i costi. Una copertura completa dei costi infrastrutturali (rotaie) tramite la vendita di biglietti e abbonamenti non è neppure voluta. La chiara accettazione del progetto ferroviario FAIF ha confermato che questo approccio rispecchia la volontà del Popolo.

Il traffico regionale viene **finanziato in modo duale**. Gli **utenti** pagano le tariffe previste e i costi rimanenti vengono coperti dalle sovvenzioni versate dai committenti.

Chi sono i committenti? In linea di principio le commesse dipendono dal tipo di trasporto pubblico. Se una linea (da A a B con fermate predefinite) appartiene al traffico a lunga percorrenza, l'Ufficio federale dei trasporti assegna una concessione. Non vengono concesse indennità ma non vengono neppure affidate commesse. Nel traffico regionale vengono invece commissionate alcune tratte all'azienda di trasporti. La linea S6 (Uetikon -) Zurigo HB - Regensdorf-Watt - Baden viene per esempio proposta dalle FFS. Se la linea viene fatta rientrare nel traffico regionale con funzione di collegamento, come nel caso della linea S6 per Baden, il mandato viene affidato congiuntamente da Confederazione e Cantoni. Per il traffico locale il mandato viene invece affidato da Cantoni e Comuni senza partecipazione federale. Di norma quindi per commissionare una linea del traffico regionale (senza traffico locale) la distinzione fra comunità tariffale e traffico nazionale diretto non è rilevante; lo diventa invece soprattutto per le tariffe. Nonostante la S6 attraversi le zone della ZVV e della A-Welle e si presenti sotto forma di rete celere, non si tratta di un'offerta appartenente a una comunità tariffale bensì al traffico regionale e come tale è commissionata da Confederazione e Cantoni.

I costi non coperti dalle entrate vengono finanziati tramite indennità (sovvenzioni). Per poter definire l'importo mancante deve essere noto l'ammontare degli introiti finanziari, oppure deve essere possibile definirlo. La responsabilità è degli attori sopra citati. Nelle mie discussioni con le comunità tariffali è emerso che i Cantoni sono fortemente coinvolti in qualità di committenti e che – come erogatori di sussidi – non vedono di buon'occhio né, sono pronti a sostenere le riduzioni tariffarie (come la riduzione dell'aliquota IVA).

Excursus: perché i trasporti pubblici sono sempre più cari? L'offerta e quindi indirettamente anche i costi dei trasporti pubblici sono influenzati dai committenti. Con una crescita della domanda in media del 4 % all'anno stabilita in base ai chilometri percorsi dai viaggiatori negli ultimi anni (persone-chilometro), è cresciuta in modo



esponenziale anche l'offerta², con i relativi costi. I programmi per aumentare l'efficienza – e quindi ridurre i costi – come il programma RailFit delle FFS possono, nella migliore delle ipotesi, frenare la crescita dei costi. Oltre a questo incremento generale dei costi, aumenta costantemente anche la quota finanziata dagli utenti.

Con «finanziamento duale» si intende che gli utenti e lo Stato contribuiscono in egual misura?

No. Le misure tariffali hanno portato negli ultimi anni a un finanziamento sempre più importante del traffico regionale da parte degli utenti e alla conseguente riduzione dell'importo rimanente³ a carico dei committenti⁴. Questo è quanto emerge dal tasso di copertura dei costi, che misura le entrate – sempre maggiori – date da biglietti e abbonamenti rispetto ai costi generali, anch'essi sempre in crescita. In molte località il tasso di copertura dei costi ha continuato ad aumentare costantemente, nonostante l'ampliamento dell'offerta. **Nel caso della principale azienda di trasporti, le FFS, il tasso è aumentato nel traffico regionale del 59 % (2016) per arrivare al 62 % nel 2018. Nel Cantone di Lucerna si mira, per la comunità tariffale (incluso quindi il traffico locale), al miglioramento del grado di copertura dei costi per raggiungere il 58 %⁵. Per la ZVV il grado di copertura dei costi deve essere portato al 68 %⁶ entro il 2023 (anche in questo caso traffico locale incluso).**

² «Espressa in persone-chilometro, la domanda di trasporto nel traffico regionale viaggiatori è aumentata del 34% dal 2008, con una media del 3,8 % annuo.» Fonte: «Riforma del traffico regionale viaggiatori (modifica della legge sul trasporto di viaggiatori), Rapporto esplicativo del 17 aprile 2019 per l'avvio della procedura di consultazione»:

https://www.admin.ch/ch/i/gg/pc/documents/3041/Rapporto_esplicativo_procedura_di_consultazione_Riforma_del_traffico_regionale_viaggiatori.pdf

³ Rilevato in franchi per persone-chilometro. Nel periodo compreso fra il 2009 e il 2017 l'indennità per persone-chilometro è diminuita 6 volte (anni) e aumentata 3 volte rispetto all'anno precedente (cfr. fig. p. 11 dell'opuscolo «Faits & arguments concernant les transports publics suisses», https://www.voev.ch/fr/Service/content_index.php?section=downloads&download=2207).

⁴ Dal 2009 per i clienti del traffico diretto il prezzo di base di 2a classe conformemente al T601 è passato da 38,99 a 44,51 centesimi al chilometro (l'ultimo valore comprende inoltre un tasso IVA ancora più basso). Questo aumento del 14 % per i biglietti di percorso si contrappone a un rincaro di appena l'1,9 %. Stando alle stime (non pubblicate) dell'UFT, l'indennità del 2017 è stata del 5 % inferiore a quella del 2009. Per ogni passeggero-chilometro lo Stato versa un importo di cofinanziamento inferiore del 5 %. È possibile che questa sia la conseguenza dell'aumento della domanda e della maggiore efficienza delle aziende di trasporto. **I clienti tuttavia non sono a conoscenza di questa situazione.**

⁵ Il grado di copertura dei costi è migliorato passando dal 55 % del 2016 al 58 % del 2021. Cfr. *öV-Bericht 2018 bis 2021 des Kantons Luzern*, https://www.vvl.ch/index.php/download_file/view/1463/55/

⁶ Cfr. «Strategiebericht 2020-2023 des ZVV»:

https://vd.zh.ch/internet/volkswirtschaftsdirektion/de/themen/verkehr/_jcr_content/contentPar/downloadlist_1374216525447/downloaditems/zvv_strategiebericht.spooler.download.1499958107975.pdf/ZVV-Strategiebericht+2020-2023.pdf



Occorre sottolineare che la ripartizione dei costi non è uniforme né fra committenti e utenti, né fra Confederazione e Cantoni. In media il rapporto è 50/50, ma varia in funzione dei presupposti strutturali e della densità demografica. Per questo, ad esempio, il Cantone dei Grigioni, pur commissionando tratte alle aziende dei trasporti pubblici, deve corrispondere solo il 20 % dei «costi non coperti pianificati», mentre il Cantone di Zurigo deve cofinanziare fino al 67 % le tratte commissionate del traffico regionale. Di norma, chi commissiona paga, dato che più bisogna tirar fuori di tasca propria, più si è avveduti nelle commesse.

Excursus: per proteggersi almeno in parte dalle richieste dei Cantoni, la Confederazione ha istituito un nuovo strumento creando per la prima volta un credito d'impegno di circa 4 miliardi di franchi per lo scoperto delle offerte commissionate, approvato per il periodo 2018 – 2021⁷. Quando i mezzi finanziari risultano insufficienti, spesso nei Cantoni vengono aumentate le tariffe delle comunità tariffali. Finora questo fenomeno non ha potuto essere contrastato in modo efficiente e i consumatori faticano a farsi sentire. Neppure io dispongo di mezzi d'intervento efficaci ed è quasi impossibile determinare prezzi abusivi ai sensi della legge sulla Sorveglianza dei prezzi nel settore delle tariffe sovvenzionate.



Traffico a lunga percorrenza

A differenza di quanto avviene per il traffico regionale, il traffico a lunga percorrenza deve operare in modo da coprire i costi; le aziende di trasporto non ricevono sovvenzioni. Il traffico a lunga percorrenza è finanziato al **100 % dagli utenti**. Per questo è permesso conseguire un «utile adeguato». Stando alla legge sulla sorveglianza dei prezzi non sono consentite ulteriori eccedenze. In veste di proprietaria delle FFS, la Confederazione rinuncia ai dividendi e l'eventuale utile rimane interamente alla FFS.

Nelle tariffe attuali c'è spazio per una riduzione e, anche considerati gli sforzi delle FFS, rimane ancora un margine di manovra. Attualmente le FFS dispongono di utili trattenuti dell'ammontare di circa 1,5 miliardi di franchi. Nel 2018 il traffico a lunga percorrenza ha permesso di realizzare un utile di 176 milioni.

La maggior parte dei viaggiatori non conosce questo sistema di finanziamento diversificato, peraltro non visibile, né è consapevole del fatto che questo sistema si ripercuote in modo rilevante sui prezzi e sulla loro composizione.

Le complesse interazioni tra finanziamento e tariffe

⁷ Excursus: è ancora palesemente insufficiente l'armonizzazione fra modalità di finanziamento, sviluppo delle infrastrutture e pianificazione dell'offerta dei trasporti pubblici, ragion per cui vengono cercate nuove possibilità di ottimizzazione per il futuro. Cfr: UFT (2015): «*Réforme du transport régional de voyageurs en Suisse – Passage en revue et recommandations du groupe d'experts – État d'avancement après l'audition des partenaires*», 27.11.2015, <http://www.news.admin.ch/news/message/attachments/44521.pdf>.



Finanziamento diverso, stesse tariffe: così funzionano il traffico regionale e quello a lunga percorrenza nel trasporto nazionale diretto

	Traffico nazionale diretto	Traffico regionale diretto (com. tariff.)
Traffico a lunga percorrenza	✓	
Traffico regionale	✓	

Sebbene il finanziamento del traffico regionale e di quello a lunga percorrenza sia fondamentalmente diverso, dal punto di vista dei passeggeri non vi è differenza di prezzo tra i due tipi di trasporto nel momento in cui acquistano biglietti per il trasporto nazionale diretto (biglietto di percorso). Ciò significa che un chilometro tariffario in rete celere, AutoPostale o Intercity di solito ha lo stesso prezzo per gli utenti⁸. Finanziamento diverso, ma prezzi uguali – questo è un problema di interfaccia importante non visibile per gli utenti: le modifiche tariffarie generali si ripercuotono infatti sui prezzi del trasporto a lunga percorrenza e del trasporto regionale sovvenzionato. Se, ad esempio, i prezzi si abbassano, diminuisce il profitto del trasporto a lunga percorrenza, ma al tempo stesso diminuisce anche la quota di finanziamento degli utenti nel trasporto regionale e i committenti devono versare più sovvenzioni.

Finanziamento diverso, tariffe diverse: così funzionano il trasporto regionale diretto e il trasporto nazionale diretto

	Traffico nazionale diretto	Traffico regionale diretto (com. tariff.)
Traffico a lunga percorrenza		✓
Traffico regionale		✓

Nel **trasporto regionale diretto**, vale a dire nelle comunità tariffali, si vendono esclusivamente biglietti a zona: sono validi per un determinato lasso di tempo e comprendono tutte le offerte dei trasporti pubblici all'interno della zona prescelta. Detraendo dai costi complessivi dell'offerta (incluso il trasporto locale nel caso delle comunità tariffali) l'introito delle tariffe, si ottiene l'importo che i committenti devono sovvenzionare. L'autonomia tariffaria delle comunità può però essere limitata esplicitamente o implicitamente. A Zurigo il governo cantonale è responsabile delle tariffe della ZVV. Anche in altri Cantoni le comunità tariffali risentono di questa influenza. Nell'ambito di programmi di sgravio i Cantoni chiedono spesso una maggiore partecipazione degli utenti ai costi dei trasporti pubblici⁹, oppure definiscono livelli minimi di copertura dei costi da raggiungere¹⁰.

	Traffico nazionale diretto	Traffico regionale diretto (com. tariff.)
Traffico a lunga percorrenza	✓	
Traffico regionale	✓	

Se i clienti viaggiano senza abbonamento al di fuori o oltre i confini della comunità tariffale si trovano nel **trasporto nazionale diretto** e ricevono un biglietto di percorso per la singola tratta con il quale possono spostarsi da A a B nel giorno indicato. Il prezzo è calcolato in base ai chilometri tariffari percorsi (inclusi eventuali supplementi sulla distanza).

⁸ Questo vale per le aziende di trasporto con cumulo dei chilometri. Il fatto che le aziende giochino sulle distanze è un'altra storia. Per mezzo dei chilometri tariffari, un percorso di fatto lungo 10 chilometri viene semplicemente convertito in uno per il quale, ad esempio, vengono addebitati 12 chilometri, tariffari appunto. Questo meccanismo è chiamato supplemento sulla distanza e costituisce da anni una spina nel fianco.

⁹ Cfr. ad es. il programma di sgravio del Cantone di Zugo. Nel Cantone di Zurigo il grado di copertura dei costi dovrebbe migliorare tra il 2020 e il 2022 (cfr. «*Beschluss des Kantonsrates betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr*» del 5 marzo 2018).

¹⁰ Nel Cantone di Berna è indicato nella *ordonnance sur l'offre de transports publics* (OOT; RSB 762.412).



Stesso TIPO di finanziamento ma tariffe diverse: così funziona il trasporto regionale diretto



Ogni comunità ha il suo sistema di prezzi con le proprie tariffe. Come già detto, le società di trasporto esercitano una grande influenza sulla definizione delle tariffe. In *tutte le comunità tariffali di rilievo*¹¹ i Cantoni, in qualità di committenti dei servizi del trasporto regionale, hanno voce in capitolo nella tariffazione¹². Le tariffe dipendono cioè dall'offerta e dalla disponibilità dei Cantoni a versare indennità.

Esempio: questo spiega perché nella comunità tariffale Mobilis una zona costa 3 franchi, mentre in quella ticinese Arcobaleno 2.50 (prezzo di base senza abbonamento metà-prezzo, 2a classe). Nelle comunità ZVV e Libero non esistono biglietti per una zona. All'interno della ZVV il biglietto per 1-2 zone senza abbonamento metà-prezzo costa 4.40 franchi, all'interno di Libero 4.60.

Excursus: chiunque creda che la coerenza e la logica prevalgano all'interno di una stessa zona si sbaglia: molte comunità fanno concessioni al proprio sistema e le eccezioni sono quasi la regola.

- *Al fine di ridurre gli ostacoli tariffari per i viaggi molto brevi, la ZVV e Libero ad esempio hanno introdotto tariffe a breve raggio o locali. Il biglietto a breve raggio vale per un breve tragitto di sola andata in una sola direzione. Tuttavia, anche in questo caso entrano in gioco delle eccezioni: con Libero la tariffa a breve raggio è concessa solo se si tratta di un percorso che viene coperto anche nel fine settimana. Se una linea tangenziale viene interrotta la domenica, non è possibile acquistare un biglietto per brevi distanze neppure il lunedì, anche se il collegamento può essere selezionato sull'app e la corsa in questione termina già alla fermata successiva.*
- *Anche il numero di zone non è molto chiaro. Le zone urbane interne sono spesso conteggiate due volte a causa della fitta rete di trasporti pubblici: ad esempio, la zona 10 della comunità tariffale Passepartout viene conteggiata due volte in combinazione con altre zone. Nel caso della Passepartout, ci sono anche delle aree di esclusione in cui viene emesso un biglietto di percorso anziché un biglietto a zona come ulteriore particolarità. Un biglietto di lunga percorrenza ha lo stesso costo di uno a zona, ma è valido solo per una singola corsa sulla tratta selezionata¹³.*
- *Se viene introdotta una zona senza fermate, scompare la tariffa di zona. Ovviamente ciò serve solo a generare entrate supplementari. Ad esempio la zona 13 della TNW tra il centro di Basilea e l'aeroporto, introdotta il 1° giugno 2019, è da considerarsi una zona fantasma.*

¹¹ UFT (solo in tedesco): «*Evaluation Tarifgestaltung im Personenverkehr, Schlussbericht*» 29.3.2010, p.39

¹² Sebbene, come già menzionato, i committenti del trasporto regionale coprano effettivamente con indennità il divario tra i costi totali e i ricavi tariffari, l'aumento tariffario del 2014 dimostra che non sempre è così. L'aspettativa espressa dal Cantone nell'ambito di programmi di sgravio o l'imposizione di livelli minimi di copertura dei costi possono incidere molto sull'evoluzione delle tariffe.

¹³ https://passepartout.ch/wp-content/uploads/2017/03/Langstrecke_A4_quer_16.pdf



Lost in Transportation...

I problemi della matrice: dislocamento, zone di sovrapposizione, illogicità, incertezza

Oggi le comunità tariffali sono un po' come «la pappa dolce» della fiaba dei fratelli Grimm: si diffondono e si estendono anche a destinazioni molto lontane fra loro. La loro idea di base, vale a dire collegare una città e il suo agglomerato, era buona. E lo sarebbe ancora oggi, se si fosse rimasti fedeli a questo principio. Il punto cruciale, tuttavia, è che le reti coprono ora tutta la Svizzera, ad eccezione del Vallese e di alcune parti dei Grigioni. Con le 17 comunità e il sistema di associazione incrociato (Z-Pass), si è sviluppata una struttura tariffaria che copre settori sempre più estesi. In seguito alle fusioni degli ultimi anni, l'idea di base delle tariffe su piccola scala è stata abbandonata in molti luoghi. **Dal momento che tratte sempre più distanti sono collegate tra loro, il traffico regionale diretto sta crescendo a scapito del traffico nazionale diretto.**

Esempio: la comunità tariffale di Sciaffusa è stata integrata nella comunità Ostwind, che è diventata ormai la più grande in assoluto: si estende infatti dalla regione del Klettgau (SH) fino a Bad Ragaz (SG) ed Elm (GL), per un totale di oltre 150 km.

In molti casi, tuttavia, l'ampliamento delle comunità non soddisfa un'esigenza dei clienti: questi ultimi desiderano infatti per le grandi distanze un biglietto dalla stazione A alla stazione B. Non vedono alcun vantaggio nell'utilizzo di tutti i mezzi di trasporto nelle varie zone. È inoltre problematico e incomprensibile che i clienti delle linee a lunga percorrenza all'interno di una comunità tariffale non possano acquistare i biglietti risparmio. Anche la riduzione legata all'abbonamento metà-prezzo è spesso annullata da prezzi minimi, soprattutto sulle tratte che coprono solo poche zone.

Esempi: Libero tratta breve ½ = CHF 2.00, 1/1 = CHF 2.60 o S-Bahn Berna-Zollikofen 1-2 Zone ½ = CHF 2.80 e 1/1 = CHF 4.60

*Excursus: in tempi di biglietteria automatica, ad esempio con applicazioni come FAIRTIQ, ci si deve chiedere se le tariffe a zona sono ancora necessarie. Sono state create per offrire l'effetto comfort dell'AG nell'area ristretta della zona. Si temeva che gli utenti, soprattutto nelle conurbazioni, potessero avere difficoltà con la densità e la complessità della rete. Ma visto che ormai le applicazioni riconoscono automaticamente la posizione dell'utente, fanno suggerimenti intelligenti per le destinazioni e molto altro ancora, questa soluzione concepita come una semplificazione diventerà presto **obsoleta**.*



Il problema non è dato solo dalla dimensione delle comunità tariffali: anche il fatto che spesso si fondano senza soluzione di continuità crea problemi. Nei punti di interconnessione sono state spesso create delle cosiddette **zone di sovrapposizione**. Sono zone che appartengono a più di una comunità. Tuttavia, i diversi prezzi praticati nelle comunità tariffali causano incoerenze in queste zone. Ad esempio, possono esserci prezzi diversi per uno stesso itinerario a seconda della comunità da cui si acquista il biglietto. **In alcune zone di confine, il biglietto può costare meno anche se il percorso è più lungo**¹⁴.

Un problema analogo a quello qui descritto per il traffico regionale diretto si riscontra anche tra traffico nazionale diretto e traffico regionale diretto. **Infatti, a seconda delle circostanze, può essere più conveniente scegliere un percorso più lungo di quello che si vuole effettivamente percorrere per ottenere un biglietto di percorso (più economico) anziché un biglietto a zona (più costoso)**¹⁵.

Conclusione:

Nel complesso emerge che, in seguito alla crescita delle comunità tariffali, il sistema delle tariffe originariamente concepito per il traffico d'agglomerato viene applicato sempre di più anche alle tratte del trasporto a lunga percorrenza. Per questi collegamenti non è tuttavia adeguato, perché offre servizi che il cliente non può, né vuole, utilizzare e che di conseguenza considera superflui (rispetto al traffico diretto) e spesso anche costosi¹⁶. Inoltre, non è possibile ottenere nemmeno le agevolazioni del traffico a lunga percorrenza come i biglietti risparmio e lo sconto (pieno) legato all'abbonamento metà prezzo. In poche parole, nelle tratte molto brevi e nelle lunghe distanze il cliente è finanziariamente svantaggiato.

¹⁴ Es.: tratta Uhwiesen - Feuerthalen Stumpfenboden (AutoPostale). Prezzo CHF 3.10. La tratta Uhwiesen - Schaffhausen costa però solo CHF 2.90, sebbene abbia una fermata in più. Spiegazione: Uhwiesen fa parte sia della rete tariffaria della ZVV sia del territorio dell'Ostwind, per cui a seconda della fermata in cui termina il tragitto si applicano tariffe diverse. Visto che la ZVV, diversamente da Ostwind, non ha tariffe per una zona e in generale presenta aliquote più care, la tratta più lunga fino a Sciaffusa (2 zone Ostwind) costa meno della tratta più breve fino a Feuerthalen (1-2 zone ZVV).

¹⁵ Es.: tratta Mühlau – Sins (S-Bahn). Prezzo A-Welle (1 zona) CHF 2.80 con l'abbonamento metà-prezzo, 2a classe; la tratta Mühlau – Rotkreuz via Sins è lunga più del doppio. Il biglietto di percorso per questa tratta costa CHF 2.20 con l'abbonamento metà-prezzo, 2a classe.

¹⁶ Le comunità tariffali vengono altamente sovvenzionate. A seconda del tipo di utilizzo, spesso un biglietto combinato è conveniente anche rispetto alle tariffe del trasporto diretto. Tuttavia, a causa della distinzione in zone un po' fumosa, questo comfort di tipo AG all'interno della zona spesso contraddice la necessità di ottenere un biglietto corrispondente all'uso effettivo. Molti collegamenti lunghi risultano più costosi rispetto a un biglietto di percorso.



Futuro andamento delle tariffe nel trasporto regionale e nel trasporto a lunga percorrenza



Situazione del trasporto a lunga percorrenza

Guardando al futuro, esistono diverse componenti di costo che potrebbero rendere leggermente più cara la fornitura di servizi nel traffico a lunga percorrenza.

- L'ultima assegnazione di concessione può contenere da un lato prescrizioni per una maggiore qualità del materiale rotabile e dell'offerta negli orari marginali, dall'altro un aumento concreto dei prezzi dei tracciati. Il prezzo del tracciato viene corrisposto per utilizzare la rete ferroviaria: oltre a coprire i costi che un treno comporta direttamente, contiene anche un contributo ai costi fissi dell'infrastruttura ferroviaria. Tale contributo verrà aumentato dal 2020, ammesso che la decisione di aggiudicazione (impugnata) passi in giudicato.
- Un altro punto importante è la cosiddetta «indennità per perdita di entrate», finora versata al trasporto a lunga percorrenza, che in molte località verrà abolita. Fino ad oggi il trasporto a lunga percorrenza riceveva un indennizzo per le comunità tariffali che prevedono prezzi più bassi, ma ora dovrà rinunciare a tali importi. Saranno soprattutto i Cantoni a risparmiare molto sui costi.

Esempio: chi si sposta da Sciaffusa a Zurigo con il trasporto a lunga percorrenza acquista un biglietto a zona dello Z-Pass. Le FFS vengono indennizzate per il loro servizio di trasporto dalla comunità tariffale, tuttavia, a seconda della comunità, con importi più bassi rispetto a quelli che avrebbe con il trasporto nazionale diretto.

Oltre a queste componenti ci sono anche **fattori che riducono i costi**:

- È vero che nel 2020 i prezzi del tracciato nel trasporto a lunga percorrenza aumenteranno in seguito all'assegnazione della concessione, ma già nel 2021 sono previste riduzioni generali di prezzo per i tracciati.

Le riduzioni previste dal 2021 compenseranno probabilmente in gran parte gli aumenti del 2020. **Se non si tiene conto dei pacchetti di misure concordati tra il Sorvegliante dei prezzi e le FFS, il livello di utile conseguito negli ultimi anni è troppo elevato rispetto alle condizioni quadro attuali** (livello dei tassi e ammontare del capitale d'esercizio). **Logica conseguenza di questa situazione sarebbe un ribasso delle tariffe.** Essendo cambiata anche la situazione finanziaria del trasporto regionale, è fortunatamente arrivato il momento in cui si deve parlare di riduzioni capillari delle tariffe.



Situazione del trasporto regionale

Negli ultimi anni si constata chiaramente un maggiore finanziamento da parte degli utenti nel trasporto regionale. La situazione migliorerà ulteriormente, in particolare per i fattori seguenti.

- Nel 2018 quasi tutte le comunità tariffali hanno deciso di non compensare la riduzione dell'aliquota IVA. Mentre il trasporto nazionale diretto ha ridotto il prezzo dei biglietti di percorso dell'1 %, la maggior parte delle comunità ha trattenuto per sé questa riduzione (aumento occulto delle tariffe).
- L'abolizione dell'indennità per perdita di entrate offre ai Cantoni un margine di manovra finanziario per le comunità tariffali.
- La decisione di aggiudicazione (impugnata) dovrebbe trasformare una linea regionale in perdita in una linea a lunga percorrenza. In futuro non sarà quindi più prevista una compensazione in tal senso, il che comporterà un ulteriore margine di manovra finanziario per i Cantoni.

Conclusione:

In assenza di altre modifiche tariffarie, non saranno colpiti da un onere eccessivo solo i clienti del trasporto a lunga percorrenza, ma anche quelli del trasporto regionale. Occorre tener presente questa possibile conseguenza dato che attualmente sono previsti grandi ampliamenti dell'offerta (p. es. con il Léman Express e la Rete celere nel Canton Ticino) e si fa strada la richiesta di un maggiore coinvolgimento finanziario da parte degli utenti.

Le soluzioni ottimali sono ancora lontane

Per me è veramente importante preservare la competitività del settore dei trasporti pubblici come alternativa al traffico individuale motorizzato. Ma la strada è ancora lunga.

In occasione di uno studio del 2018¹⁷ è stato svolto un sondaggio presso la popolazione e i cosiddetti *opinion leader* sul tema della mobilità. Per quanto riguarda il giudizio sui prezzi delle offerte dei trasporti pubblici, le risposte dimostrano un chiaro divario. Fra la popolazione il 37 % degli intervistati valuta negativamente il rapporto qualità/prezzo delle FFS e un altro 37 % lo ritiene appena sufficiente. Circa tre quarti degli intervistati, dunque, giudicano il servizio scadente o appena soddisfacente. Al contrario, due terzi degli opinion leader ritengono che il rapporto qualità/prezzo sia buono o addirittura eccellente. Questa disparità di percezione tra clienti e opinion leader costituisce chiaramente un segnale d'allarme e dovrebbe indurre a riconsiderare urgentemente le strategie messe in atto finora. La domanda da porsi è la seguente:

«In che modo la maggiore domanda – di per sé un fenomeno positivo – di offerte che vanno incontro alle esigenze dei clienti può essere tradotta in un maggiore sfruttamento della rete E in tariffe più basse?»

¹⁷ Istituto di ricerche economiche e sociali M.I.S Trend, «SOPHIA-Studie 2018: la mobilità», studio, Berna e Losanna 2018 (in tedesco e francese) p. 17. : www.mistrend.ch/articles/SOPHIA_2018_LaMobilité.pdf



Le future misure degli operatori devono concentrarsi sui clienti e sulle loro esigenze, e non sui problemi inerenti al sistema.

La complessa struttura tariffaria deve essere sviluppata o trasformata in modo da diventare trasparente, coerente, comprensibile e di facile impiego. Nell'era del «cliente trasparente», anche l'offerta deve essere «cristallina». La clientela valuta il servizio con il rigido criterio del confronto internazionale (già oggi c'è chi mi chiede «Perché da noi non funziona come ad esempio nei Paesi Bassi ...?»).

Continuerò a vegliare sull'adeguatezza dei prezzi del trasporto pubblico non sovvenzionato. In passato non è sempre stato facile, perché allora molte delle misure a disposizione si sarebbero ripercosse in maniera ingiustificata anche sul trasporto regionale sovvenzionato.

Nel 2014 i costi non coperti del traffico regionale hanno determinato un aumento delle tariffe del 3 % circa. Il conto è stato quindi pagato dai clienti.

Ora si assiste alla situazione inversa: è infatti emerso a posteriori che la lacuna nel finanziamento era inferiore a quanto calcolato. I clienti hanno cofinanziato anche lo scandalo AutoPostale e i rimborsi della BLS con l'elevato aumento tariffario del 2014 e le ripercussioni si fanno sentire ancora oggi.

Dal momento che ora però il finanziamento del trasporto regionale sovvenzionato è migliorato un po' e visto che la situazione potrebbe diventare ancora più rosea, ritengo che – dopo decenni di aumenti tariffari superiori all'andamento generale dei prezzi – sia giunto il momento di introdurre riduzioni tariffarie per l'intero settore dei trasporti pubblici.

Le riduzioni tariffarie per il trasporto pubblico nel suo complesso sono un passo necessario in termini di equità dei prezzi nei confronti dei clienti.