



# Newsletter

Data 04.07.2019  
Embargo 04.07.2019, ore 11:00

---

## Nr. 3/19

### **CONTENUTO**

#### **1. ARTICOLO PRINCIPALE**

*Il Sorvegliante dei prezzi si aspetta una diminuzione delle tariffe dei trasporti pubblici dal 2020*

#### **2. COMUNICAZIONI**

- *Canton Berna: revisione parziale della legge sul notariato apporta il cambiamento di sistema auspicato*
- *Riserva d'investimento vincolata dei gestori delle reti del gas ad alta pressione*
- *Riduzione delle tariffe per le scuole svizzere che offrono l'International Baccalaureate Program*
- *Verifica della formazione dei prezzi dell'assortimento dei chioschi all'interno delle carceri di Zurigo*
- *Tariffa dei contrassegni di parcheggio a Cheseaux – Il Comune non si attiene alla raccomandazione del Sorvegliante dei prezzi*

#### **3. EVENTI / AVVISI**



## 1. ARTICOLO PRINCIPALE

### **Il Sorvegliante dei prezzi si aspetta una diminuzione delle tariffe dei trasporti pubblici dal 2020**

*Come trasformare il calo dei costi e la crescita della domanda in un'offerta più vicina ai bisogni dell'utenza, una migliore gestione del flusso di passeggeri e tariffe più basse? Questa domanda deve essere al centro dell'attuale dibattito sui trasporti pubblici. Una riduzione delle tariffe a partire dal 2020 si giustificerebbe per diverse ragioni.*

### **Sotto il profilo dei costi, il trasporto individuale motorizzato diventa sempre più conveniente. Come intendono reagire i trasporti pubblici?**

Negli ultimi anni l'immagine dei trasporti pubblici è stata associata a periodici aumenti delle tariffe. Se, da un lato, tra il 1990 e il 2016 i costi per chilometro del trasporto individuale motorizzato sono cresciuti di meno rispetto all'indice nazionale dei prezzi al consumo, dall'altro l'andamento dei prezzi dei trasporti pubblici si è situato ben al di sopra del rincaro<sup>1</sup>. Anche se dalla fine del 2016 il panorama delle tariffe non è cambiato di molto, i trasporti pubblici devono rimanere attrattivi in termini di convenienza.

Sembra che anche i decisori ne siano consapevoli: l'Unione dei trasporti pubblici (UTB) chiede che cessino i continui aumenti<sup>2</sup>, il CEO delle FFS, Andreas Meyer, si è detto molto favorevole a una diminuzione dei prezzi<sup>3</sup> e anche l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) – nel quadro della consultazione sulla riduzione delle remunerazioni per l'utilizzo della rete ferroviaria dal 2021 – ha auspicato un adeguamento verso il basso delle tariffe<sup>4</sup>. Ci sarebbero diversi motivi (v. sotto) per ridurle a partire da dicembre 2020. Ciononostante nel dibattito pubblico finora non sono emersi approcci o idee utili per rispondere concretamente a questa esigenza. Anzi, nella discussione sul prezzo dell'abbonamento generale si è affacciata l'ipotesi di nuovi aumenti. È tempo che ai propositi di riduzione delle tariffe seguano i fatti. Perciò la questione si dovrebbe porre in questi termini: come e perché ridurre le tariffe dei trasporti pubblici a partire da dicembre 2020<sup>5</sup>?

<sup>1</sup> Tra il 1990 e il 2015 l'indice nazionale dei prezzi al consumo è cresciuto del 29,7 per cento. Nello stesso arco di tempo (cioè tra il 1990 e il 2016) le tariffe relative ai biglietti di sola andata sono rincarate di oltre il 50 per cento. Invece, anche a causa dell'abolizione dello sconto (nel 2004), nello stesso arco di tempo il prezzo dei biglietti di andata e ritorno è aumentato di oltre l'80 per cento. Anche i prezzi dell'abbonamento metà prezzo (senza premio fedeltà) e dell'abbonamento generale sono aumentati di circa il 70 rispettivamente 60 per cento. Cfr. (in tedesco): [www.mister-prezzi.admin.ch](http://www.mister-prezzi.admin.ch).

<sup>2</sup> Cfr. ad es. *Tagesanzeiger* del 10 luglio 2017, pagina 7: «ÖV-Billette nicht mehr teurer».

<sup>3</sup> Cfr. <https://www.srf.ch/news/wirtschaft/diskussion-um-preiserhoehung-bald-4250-franken-fuers-ga>.

<sup>4</sup> «In questo contesto l'UFT si aspetta che le ITF facciano approfittare di questi risparmi anche i propri clienti, mediante un adeguamento delle tariffe.» Cfr. <https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/attualita/consultazioni/consultazioni-gia-concluse/prezzo-delle-tracce-2021.html>, Commento (pdf), pag. 13.

<sup>5</sup> Nel maggio scorso, in un contributo nel suo blog, il Sorvegliante dei prezzi ha illustrato la situazione relativa al sistema tariffario dei trasporti pubblici, approfondendo in particolare la questione della formazione e dell'evoluzione dei prezzi. L'intervento si concludeva con un dettagliato documento esplicativo: <https://blog.preisueberwacher.ch/post/2019/05/29/sind-die-ga-diskussionen-bloss-eine-rauchpetarde>.



## **Situazione del trasporto a lunga percorrenza: utili elevati e biglietti scontati per offrire complessivamente un risparmio di 100 milioni di franchi all'utenza**

Il trasporto a lunga percorrenza si autofinanzia: in altre parole non ha bisogno di sovvenzioni. Il prezzo d'acquisto di biglietti e abbonamenti comprende l'esercizio, l'ammortamento del materiale rotabile e l'importo versato per almeno coprire i costi di utilizzazione delle rotaie. Compito del Sorvegliante dei prezzi è assicurarsi che in questo settore i prezzi, e di conseguenza anche gli utili, non risultino eccessivi. Se questi fossero troppo elevati il Sorvegliante dei prezzi potrebbe intervenire con una riduzione generalizzata delle tariffe nel trasporto nazionale diretto. Tuttavia al trasporto a lunga percorrenza e a quello regionale si applicano le medesime aliquote, e perciò una riduzione generalizzata delle tariffe comporterebbe anche una diminuzione delle entrate del trasporto regionale, che invece necessita di sovvenzioni. Perciò finora si sono cercate soluzioni che influissero soltanto sul trasporto a lunga percorrenza, senza penalizzare quello regionale. Nel dicembre 2020 si porrà per la prima volta la questione di una riduzione generalizzata delle tariffe, e perciò il settore è chiamato a elaborare e proporre progetti comprendenti una riduzione generalizzata, applicabili sia al trasporto diretto sia alle comunità tariffali.

L'accordo vigente tra FFS e Sorvegliante dei prezzi mira a non penalizzare il trasporto regionale sovvenzionato: come già in passato, le FFS e il Sorvegliante dei prezzi hanno cercato il modo di compensare le tariffe eccessive a carico dell'utenza nel trasporto a lunga percorrenza, evitando di intervenire direttamente sulle aliquote generali. Per il 2019 le FFS si sono impegnate a vendere un gran numero di biglietti risparmio per tratte di lunga percorrenza (così da far risparmiare complessivamente all'utenza 100 milioni di franchi nel 2019). Tuttavia, per raggiungere questo obiettivo e poter offrire ribassi a tutta l'utenza del trasporto a lunga percorrenza, le FFS dovrebbero poter contare sulla cooperazione delle comunità tariffali.

Le comunità tariffali non concedono però alle FFS la possibilità di vendere biglietti ribassati per le tratte di lunga percorrenza che comprendono le proprie zone, con tutti i problemi che ciò comporta: ad esempio, sono disponibili biglietti ribassati per il trasporto a lunga percorrenza tra Berna e Brunnen (SZ), ma non per la tratta tra Zurigo e Brunnen, essendo quest'ultima coperta dallo «Z-Pass» (una «comunità di comunità»: nella fattispecie si tratta della comunità tariffale Svitto/Zugo)<sup>6</sup>. I passeggeri che dispongono di un titolo di trasporto valido per le zone della comunità tariffale, pur viaggiando tra Zurigo e Brunnen su un treno del trasporto a lunga percorrenza per più di un'ora, non escono dalla rete concepita inizialmente per il traffico di agglomerato della comunità tariffale.

Causa la crescita delle comunità tariffali, questa disparità di trattamento ha assunto un peso crescente. In una sua lettera di maggio 2019 il Sorvegliante dei prezzi ha segnalato a tutte le comunità la mancanza di un'offerta di biglietti ribassati per le loro tratte. Le comunità che hanno già risposto al Sorvegliante dei prezzi motivano il loro rifiuto adducendo l'inconciliabilità dell'offerta di biglietti risparmio con i loro criteri tariffali o le dimensioni insufficienti dell'area coperta dai loro servizi. Inoltre rilevano che, in quanto beneficiari di sovvenzioni, sono tenute ad aumentare il grado di copertura dei costi. Attualmente il Sorvegliante dei prezzi conta soprattutto sulle comunità tariffali che, nel frattempo, hanno manifestato la volontà di valutare più attentamente la richiesta. Si tratterà ora di proseguire il dialogo con tutti gli attori rilevanti per raggiungere una soluzione equa.

---

<sup>6</sup> A questo proposito, v. anche l'intervento di Stefan Meierhans pubblicato dal Blick l'11 febbraio 2019: [https://www.blick.ch/meinung/kolumnen/m-prix-stefan-meierhans-kaempft-fuer-konsumenten-ueberfaellig-sparbillette-in-den-verbunden-id15156753.html?utm\\_medium=email&utm\\_campaign=share-button&utm\\_source=transactional](https://www.blick.ch/meinung/kolumnen/m-prix-stefan-meierhans-kaempft-fuer-konsumenten-ueberfaellig-sparbillette-in-den-verbunden-id15156753.html?utm_medium=email&utm_campaign=share-button&utm_source=transactional).



## **Situazione del trasporto regionale: riduzione dei costi e migliore grado di copertura**

Dopo decenni di aumenti dei prezzi, anche la situazione finanziaria dei trasporti regionali sovvenzionati è nettamente migliorata:

- stando al progetto posto in consultazione (vedi nota a piè di pagina 4), dal 2021 il prezzo per l'utilizzazione delle rotaie (prezzo delle tracce) dovrebbe calare all'incirca di 30 milioni di franchi all'anno, sia per il trasporto a lunga percorrenza sia per quello regionale. Per le aziende di trasporto i costi dovrebbero dunque ridursi di 60 milioni di franchi all'anno. Visto che nel 2016, quando i prezzi delle tracce sono cresciuti, anche le tariffe sono aumentate, ora per coerenza si dovrebbe ridurle;
- grazie agli aumenti di prezzo avvenuti in passato, gran parte dei costi è coperta dai titoli di trasporto, e negli ultimi anni questo finanziamento da parte dell'utenza è cresciuto costantemente, anche per decisione politica. Se i clienti pagano sempre di più per passeggero-chilometro, per gli erogatori di sovvenzioni è avvenuto il contrario. Finora dei risparmi realizzati grazie alla maggior efficienza e all'aumento della domanda hanno beneficiato soprattutto gli enti sovvenzionatori: ora si tratterebbe di favorire l'utenza;
- nel 2014 i costi non coperti del trasporto regionale hanno determinato un aumento delle tariffe del 3 % circa. Il conto è stato quindi pagato dai clienti, dal momento che i committenti non erano disposti a stanziare fondi a sufficienza per farsi interamente carico dell'importo da sovvenzionare. A posteriori è emerso che la lacuna nel finanziamento era inferiore a quanto calcolato. Di conseguenza l'aumento delle tariffe del 2014 è stato superiore al necessario, i clienti hanno pagato troppo (cofinanziando anche lo scandalo AutoPostale e i rimborsi della BLS pattuiti di recente). Le ripercussioni si fanno sentire ancora oggi. Ora è giunto il momento di rimediare alla situazione;
- nel 2018 l'utenza di diverse comunità tariffali non ha potuto approfittare della riduzione dell'aliquota IVA: diversamente dai prezzi delle tratte applicati dal trasporto nazionale diretto, diminuiti dell'1 per cento, quelli della maggior parte delle comunità tariffali sono rimasti invariati, causando così un aumento occulto. Le comunità sono perciò ancora gravate da un «debito» nell'ordine dei milioni;
- con l'abrogazione dei cosiddetti indennizzi per perdita di entrate nelle comunità tariffali, i Cantoni potrebbero disporre di un margine finanziario che in alcuni casi sarebbe considerevole: si libererebbero importi per decine di milioni. Milioni che vengono però a mancare al trasporto a lunga percorrenza, che si autofinanzia. Senza una riduzione delle tariffe gli oneri si ripercuoterebbero in modo unilaterale, a danno, ad esempio, dei committenti e dei viaggiatori che finanziano il trasporto a lunga percorrenza;
- tutto sommato, l'assegnazione della concessione (impugnata) permette di rivalutare come linea di traffico a lunga percorrenza una tratta deficitaria del trasporto regionale. Dei risparmi realizzati sugli indennizzi non dovrebbero beneficiare soltanto i Cantoni (margini finanziari) bensì anche l'utenza (riduzione delle tariffe).



### **Per arrivare al nocciolo della questione: il settore è disposto a ridurre le tariffe?**

Dunque si tratta di rispondere alla domanda seguente: come trasformare il calo dei costi e la crescita della domanda in un'offerta più vicina ai bisogni dell'utenza, una migliore gestione del flusso di passeggeri e tariffe più basse?

Questa domanda deve essere al centro dell'attuale dibattito sui trasporti pubblici. Invece si ricomincia a discutere del prezzo dell'AG, ritenuto troppo basso, che torna così ad essere il pomo della discordia, quando invece i temi da affrontare sarebbero ben altri. Tra questi, alcuni hanno una rilevanza economico-politica: la Svizzera dispone di un mercato del lavoro flessibile, ritenuto ottimo a livello internazionale e ciò rappresenta un vantaggio concorrenziale<sup>7</sup>. Il mutamento sociale in atto – dalle famiglie monoreddito alle famiglie o coppie a doppio reddito – richiede spesso una certa flessibilità in termini di tragitto di lavoro. Ma nonostante ciò, i detentori di AG che percorrono 70 000 chilometri<sup>8</sup> in un anno non sono certo la norma. È il messaggio che si vorrebbe trasmettere, ma la percorrenza media effettiva è molto inferiore. Un detentore di AG standard paga un prezzo al chilometro che si avvicina ai costi medi del trasporto a lunga percorrenza. Bisogna provvedere affinché i clienti migliori possano beneficiare di prezzi più favorevoli e quelli soltanto occasionali invece paghino di più. È un principio che vale anche nei settori in cui vige la libera concorrenza.

[Stefan Meierhans, Stephanie Fankhauser, Jana Josty]

---

<sup>7</sup> Il WEF ha riconosciuto che la Svizzera è avvantaggiata sotto il profilo della concorrenza grazie alla flessibilità del suo mercato del lavoro: «*Its economy has a high level of flexibility, with its labor markets being ranked as the best functioning globally.*» [http://www3.weforum.org/docs/GCR2017-2018/03CountryProfiles/Standalone2-pagerprofiles/WEF\\_GCI\\_2017\\_2018\\_Profile\\_Switzerland.pdf](http://www3.weforum.org/docs/GCR2017-2018/03CountryProfiles/Standalone2-pagerprofiles/WEF_GCI_2017_2018_Profile_Switzerland.pdf).

<sup>8</sup> <https://www.nzz.ch/meinung/billige-mobilitaet-ist-kein-menschenrecht-ld.1486879>.



## 2. COMUNICAZIONI

### **Canton Berna: revisione parziale della legge sul notariato apporta il cambiamento di sistema auspicato**

Nel mese di aprile 2019 il Sorvegliante dei prezzi si è espresso sul nuovo sistema tariffario dei servizi notarili proposto dal Consiglio di Stato del Canton Berna nell'ambito di un progetto di revisione parziale della legge sul notariato. Il Consiglio di Stato desidera impostare gli emolumenti dei notai con un meccanismo più concorrenziale e passare dall'attuale sistema a scaglioni (stabilito in base al valore dell'atto) a un emolumento calcolato in base al tempo necessario per redigere atti in forma autentica, appunto secondo un tasso orario. Il Sorvegliante dei prezzi approva questo cambiamento e lo ritiene più giusto, ma chiede alcuni ritocchi onde evitare un aumento degli emolumenti. In particolare, raccomanda di pubblicare una tabella con i tempi di lavoro per l'elaborazione degli atti notarili, di abolire la tariffa oraria minima e di valutare le conseguenze del passaggio al tasso orario sull'entità degli emolumenti per atto singolo, nonché di abbassare la tariffa oraria massima prevista.

[Julie Michel]

### **Riserva d'investimento vincolata dei gestori delle reti del gas ad alta pressione**

Nel 2013 e nel 2014, facendo un'analisi dei compensi per il trasporto del gas sulle reti regionali e interregionali fatturati da Swissgas, Gaznat, Erdgas Zentralschweiz, Gasverbundmittelland e Erdgas Ostschweiz, il Sorvegliante dei prezzi era giunto alla conclusione che erano abusivamente elevati ai sensi della legge federale sulla sorveglianza dei prezzi. Per il calcolo degli interessi e degli ammortamenti, infatti, erano stati utilizzati i valori di rinnovo anziché i valori storici di acquisto. Dopo intense discussioni con le imprese interessate, nell'ottobre 2014 è stato raggiunto un accordo amichevole, che prevedeva in particolare il passaggio ai valori storici di acquisto per calcolare i corrispettivi per l'utilizzazione della rete. Gli operatori delle reti in questione avevano espresso l'auspicio che si tenesse conto delle mancate entrate derivanti dal cambiamento di metodo e della loro specifica situazione storica creando una riserva, il cui utilizzo sarebbe rimasto legato a futuri investimenti. Contrariamente a una rivalutazione puramente matematica delle reti basata sul valore di rinnovo, la riserva d'investimento crea un ulteriore incentivo a continuare a investire nelle reti di gas. Nonostante la costituzione della riserva d'investimento, dal 2015, i compensi per il trasporto del gas sulle reti ad alta pressione sono diminuiti.

Quattro anni dopo la firma dell'accordo amichevole, nell'ambito del controllo annuale del calcolo dei corrispettivi per l'utilizzazione della rete la Sorveglianza dei prezzi voleva conoscere lo stato di tali riserve e il loro utilizzo.

I gestori delle reti di gas ad alta pressione hanno quindi illustrato al Sorvegliante dei prezzi le modalità di creazione e utilizzo della riserva d'investimento vincolata. Poiché gli investimenti previsti o già effettuati superano ampiamente gli importi attribuiti alla riserva (in gran parte già spesi), è probabile che alla scadenza dell'accordo amichevole tali importi saranno esauriti. Pertanto, l'intenzione di continuare a investire nelle reti ad alta pressione annunciata al Sorvegliante dei prezzi durante i negoziati del 2014 è stata effettivamente rispettata.

[Véronique Pannatier]



---

### **Riduzione delle tariffe per le scuole svizzere che offrono l'International Baccalaureate Program**

L'International Baccalaureate Organization (IBO) è una fondazione con sede in Svizzera. L'organizzazione no-profit è stata fondata nel 1968 con l'obiettivo di offrire una formazione di alta qualità, con titoli riconosciuti internazionalmente, ai figli di genitori che si trasferiscono di Paese in Paese per motivi di lavoro. Pertanto, l'IBO ha avviato l'International Baccalaureate Diploma Programme per i ragazzi dai 16 ai 19 anni, il cui ottenimento permette di essere ammessi alle più importanti università del mondo. Le scuole accreditate IBO di tutto il mondo offrono un titolo equivalente alla maturità svizzera: l'International Baccalaureate. L'IB viene offerto in più di 3000 scuole in 139 Paesi. In Svizzera sono 34 scuole private e 5 licei pubblici ad offrire una maturità internazionale.

Le scuole accreditate, alle quali l'organizzazione assegna una valuta, pagano una tassa annuale per poter usufruire dei programmi dell'IBO. Il Sorvegliante dei prezzi ha ricevuto lamentele da diverse scuole IB svizzere che ritengono di dover pagare tariffe eccessivamente elevate rispetto alle scuole europee.

L'intervento del Sorvegliante dei prezzi presso l'IBO (il quale è avvenuto tramite diverse riunioni e uno scambio di corrispondenza con i responsabili dell'organizzazione) ha portato ad una conclusione positiva del dossier. L'IBO ha comunicato al Sorvegliante dei prezzi che, dal 1° luglio 2019, abbasserà circa del 15% tutte le tariffe relative all'IB per le scuole svizzere.

[Manuela Leuenberger, Agnes Meyer Frund]

---

### **Verifica della formazione dei prezzi dell'assortimento dei chioschi all'interno delle carceri di Zurigo**

Un detenuto delle carceri di Zurigo ha contattato il Sorvegliante dei prezzi lamentandosi del fatto che il carcere faccia pagare ai detenuti prezzi troppo elevati per i prodotti del chiosco, in particolare non permettendogli di beneficiare degli sconti dei fornitori.

Il Sorvegliante dei prezzi ha richiesto una presa di posizione da parte del carcere di Zurigo. Quest'ultimo ha reagito all'intervento del Sorvegliante dei prezzi decidendo di ridefinire e armonizzare l'assortimento dei chioschi delle carceri preventive zurighesi (UGZ). A questo proposito è stato istituito un gruppo di lavoro incaricato di stabilire in che modo si differenziano l'offerta e i prezzi dei chioschi delle cinque carceri preventive del cantone. In seguito, l'offerta dei chioschi dovrebbe essere controllata e, se necessario, ampliata. Allo stesso tempo, dato che sembra esserci un margine di riduzione, i prezzi dovrebbero essere rielaborati.

[Manuela Leuenberger]

---

### **Tariffa dei contrassegni di parcheggio a Cheseaux – Il Comune non si attiene alla raccomandazione del Sorvegliante dei prezzi**

Nell'aprile del 2019 il Comune di Cheseaux ha sottoposto al parere del Sorvegliante dei prezzi un regolamento comunale riguardante l'utilizzo del «Parking Grand Pré». La tariffa per i contrassegni di parcheggio indicata nel documento (per l'utilizzo, 24 ore su 24, di un parcheggio scoperto e non assegnato) ammonta a 70 franchi al mese e, rispettivamente, 840 franchi all'anno.

Il Sorvegliante dei prezzi ha ritenuto queste tariffe eccessivamente elevate, considerando che, dal confronto dei prezzi da lui condotto, è risultato che la media svizzera delle tariffe per i contrassegni per persone fisiche si aggira attorno ai 335 franchi all'anno.

Con una lettera del 1° maggio 2019 ha raccomandato al Comune di Cheseaux di fissare le tariffe per i contrassegni a un massimo di 360 franchi all'anno e di 30 franchi al mese. Purtroppo il Comune di Cheseaux non ha seguito la raccomandazione del Sorvegliante dei prezzi, citando come motivo il fatto



che il prezzo per l'affitto di parcheggi privati scoperti nel Comune è compreso tra i 60 e i 100 franchi al mese.

Il Comune non ha preso in considerazione che, nel caso dei parcheggi esterni privati, si tratta di parcheggi assegnati garantiti.

[Manuela Leuenberger]

### 3. EVENTI / AVVISI

-

#### **Contatti/Richieste di chiarimento:**

Stefan Meierhans, Sorvegliante dei prezzi, tel. 058 462 21 02

Beat Niederhauser, Capoufficio della Sorveglianza dei prezzi, tel. 058 462 21 03