



UFT, 6 marzo 2013

---

## **Basi della differenziazione tariffaria nei trasporti pubblici**

### **Rapporto del Consiglio federale in adempimento del postulato Bieri 10.3713**

---

N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-03-27/133

#### **A) Mandato / tenore del postulato**

Con il postulato 10.3713 (Bieri) del 28 settembre 2010, il Consiglio federale è stato invitato a redigere un rapporto sulle possibilità di migliorare il sistema tariffario dei trasporti pubblici. Nella sua risposta del 24 novembre 2010, il Consiglio federale ha proposto di accogliere il postulato. Il testo depositato e trasmesso dal Consiglio degli Stati il 16 dicembre 2010 ha il seguente tenore:

*«Il Consiglio federale è invitato a esaminare in che modo sia possibile migliorare la trasparenza dei costi e dei benefici nel sistema tariffario dei trasporti pubblici (traffico viaggiatori), analizzando in particolare la possibilità di introdurre un sistema di e-ticketing.»*



## **B) Situazione attuale / competenze in materia tariffaria<sup>1</sup>**

In Svizzera le imprese di trasporto (IT) sono competenti per la strutturazione e la definizione delle tariffe dei trasporti pubblici (TP). La Confederazione agisce sul processo di formazione delle tariffe attraverso vari canali.

I parametri di riferimento del ruolo della Confederazione e delle sue possibilità di influsso sulla politica tariffaria sono definiti nella nuova legge sul trasporto dei viaggiatori (in vigore dal 1° gennaio 2010), nella legge sulle ferrovie e in varie ordinanze.

### **1. Normativa di riferimento**

Le disposizioni contenute nella legge federale sul trasporto di viaggiatori (LTV; RS 745.1), nell'omonima ordinanza (OTV; RS 745.11) e nell'ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16) disciplinano tra le altre cose, in termini generali, la definizione delle tariffe nel traffico pubblico a lunga distanza, regionale e locale. Con esse, la Confederazione definisce elementi fondamentali per la politica tariffaria dei trasporti pubblici svizzeri: obbligo tariffario delle imprese di trasporto con linee concessionarie, applicazione uniforme delle tariffe per i clienti in situazione analoga (art. 15 LTV), contratto di trasporto unico per tutto il viaggio (cosiddetto «servizio diretto» o «trasporto diretto», art. 16 LTV), comunità tariffarie (Art. 17 LTV), agevolazioni tariffarie e indennità da parte del committente (art. 28 cpv. 4 LTV, art. 31 OITRV). La legge sulle ferrovie e l'ordinanza sull'accesso alla rete disciplinano tra l'altro i compensi per l'utilizzo dell'infrastruttura (prezzi di traccia).

Nella ripartizione dei ruoli sancita dalla legge la Confederazione e l'Ufficio federale dei trasporti (UFT), in qualità di ufficio competente, svolgono innanzitutto la funzione di autorità di vigilanza. L'UFT sorveglia la tariffazione del servizio diretto (SD) e ne approva l'organizzazione. Il suo ruolo nella definizione delle tariffe è formulato in modo da risultare circoscritto e si focalizza sull'integrazione e l'equità tariffaria. L'UFT entra in gioco quando la legge sul trasporto di viaggiatori non è rispettata. Se non viene offerto un contratto di trasporto integrato, può ordinare che questo venga allestito (art. 17 cpv. 4 LTV). Le imprese di trasporto hanno un'autonomia considerevole nella strutturazione delle tariffe (assortimento di titoli di trasporto, differenziazione dei prezzi, livello dei prezzi).

Con la revisione dell'articolo 15 LTV, che entrerà in vigore il 1° luglio 2013, sono stati fissati i «paletti» per la tariffazione. Uno dei principi è che le tariffe dovranno basarsi sulla portata e la qualità della prestazione fornita e sui costi dell'offerta e permettere di conseguire ricavi adeguati. Le imprese potranno inoltre strutturare le tariffe in modo da attenuare i picchi di domanda e da equilibrare i gradi di utilizzo dei veicoli e dell'infrastruttura. In ogni caso, i titoli di trasporto a tariffa normale dovranno essere validi indipendentemente dalla fascia oraria e dalla categoria di vettore.

---

<sup>1</sup> Fonte: INFRAS, EVALUATION TARIFGESTALTUNG IM PERSONENVERKEHR, rapporto finale, 29 marzo 2010 (in tedesco)



## 2. Quadro tariffario e attori

La Confederazione – segnatamente il DATEC (UFT e Segreteria generale), il DFF e il DEFR – agisce a vario titolo, direttamente o indirettamente, sulla politica tariffaria nel traffico viaggiatori: in qualità di autorità di vigilanza (osservanza delle leggi), regolatore (attribuzione delle tracce, prezzi di traccia), committente (traffico regionale indennizzato), proprietario di FFS e sorvegliante dei prezzi.

L'attuale quadro tariffario è caratterizzato da due tendenze: lo sviluppo del servizio diretto nei limiti delle prescrizioni delle leggi federali e lo sviluppo delle comunità tariffarie conformemente alle direttive dei Cantoni committenti. Nel servizio diretto le IT hanno un certo margine di manovra per fissare le proprie tariffe. Gli altri parametri di tariffazione (ad es. sconti, supplemento 1<sup>a</sup> classe), le disposizioni tariffarie (ad es. fasce di età, validità) e l'assortimento di titoli di trasporto (ad es. biglietti singoli, abbonamenti) sono definiti e sviluppati congiuntamente. Le IT hanno competenza tariffaria.

Ad eccezione della comunità della Svizzera nord-occidentale (TNW), nella ventina di comunità tariffarie attive in Svizzera si applica per i titoli di trasporto il principio «area e tempo». Generalmente il titolo di viaggio consente l'utilizzo di tutti i mezzi di trasporto all'interno di zone definite. A differenza del servizio diretto, nelle comunità tariffarie le IT non possono fissare autonomamente le tariffe: il livello dei prezzi e l'assortimento sono stabiliti congiuntamente dalle IT e dai Cantoni (committenti del traffico regionale e locale), mentre nella Comunità dei trasporti di Zurigo (ZVV) è il Cantone a decidere le tariffe. Poiché i bacini d'utenza dei pendolari oltrepassano sempre più spesso i confini della comunità tariffaria, cresce il bisogno di soluzioni che integrino più comunità. Con la carta «Z-Pass» per l'area metropolitana di Zurigo, è stata sviluppata per la prima volta in Svizzera una soluzione integrata fondata sul principio «area e tempo». Nell'area tra Ginevra e Losanna, nell'area di Basilea (comunità tariffaria trinazionale) e nella regione Svizzera orientale/Vorarlberg sono allo studio soluzioni analoghe. Inoltre, il settore sta elaborando una soluzione basata sul principio «percorso e zona».

L'attuale quadro tariffario è eterogeneo. La combinazione tra servizio diretto e comunità tariffarie è prevista solo in singoli casi. I viaggiatori occasionali sono spesso costretti ad acquistare più biglietti singoli e sono confrontati a regolamenti tariffari diversi. Il problema non sussiste per chi possiede un titolo di trasporto forfettario valido in tutta la Svizzera (AG o carta giornaliera). In risposta all'insufficiente integrazione tariffaria e all'esigenza da parte degli operatori del traffico a lunga distanza e di quello turistico di applicare tariffe molto differenziate è stato avviato nel 2008 il progetto «Futuro sistema di prezzi TP Svizzera», con l'obiettivo di semplificare l'attuale quadro tariffario ampliando al contempo il margine di manovra nella definizione dell'assortimento e dei prezzi. In tutt'Europa si va verso una maggiore differenziazione dei prezzi allo scopo di tener testa alla concorrenza delle compagnie aeree, di gestire meglio la domanda o di sfruttare la disponibilità del cliente a pagare un certo prezzo per usufruire di un dato servizio. Quest'ultimo punto è al centro delle riflessioni delle comunità tariffarie tedesche.



### 3. Politica tariffaria

Negli ultimi dieci anni l'evoluzione dei prezzi dei biglietti singoli ha seguito quella del rincaro. Nel decennio compreso tra il 1° gennaio 2001 e inizio dicembre 2010 (cambiamento d'orario) il rincaro è risultato dell'8,7% mentre l'aumento dei prezzi normali è stato dell'8,5% (entrambe le classi). Nel caso dell'abbonamento metà-prezzo, solo quello biennale ha fatto segnare un incremento marcato: il prezzo degli altri è rimasto invariato e la tariffa annua più conveniente è aumentata solo del 5%. Il prezzo dell'AG è aumentato più del rincaro, ossia del 10% per la seconda classe e dell'11% per la prima classe.

Con la misura tariffaria introdotta nell'anno d'orario 2011 è stato soppresso lo sconto sui biglietti di andata e ritorno e il prezzo dei biglietti singoli è cresciuto in misura moderata (2%).

Considerando la misura tariffaria del 2011 nell'analisi dell'evoluzione dei costi sull'arco di 11 anni – dal 2001 al cambio d'orario a inizio dicembre 2011 – si constata che l'incremento relativamente forte delle tariffe intervenuto nel 2011 (assorbito peraltro senza problemi dal mercato) ha avuto una chiara ripercussione sul prezzo dell'abbonamento metà-prezzo, raggiungendo il 35% per l'abbonamento meno venduto, ossia quello biennale. Nel caso dell'abbonamento metà-prezzo annuale l'incremento è stato del 10%, per quello triennale del 14% e per la tariffa annuale più conveniente del 21%. Nel corso degli 11 anni considerati il prezzo dell'AG è cresciuto del 18% (2a classe) e del 17% (1a classe). Questi rincari differenziati si sono verificati anche in dicembre 2012.

Data/anno	½ prezzo 1 anno	½ prezzo 2 anni	½ prezzo 3 anni	½ prezzo aut.
01.01.2001	CHF 150	CHF 222		
01.05.2002	CHF 150	CHF 250	CHF 350	
01.05.2008	CHF 150	CHF 250	CHF 350	CHF 135
12.12.2010	CHF 165	CHF 300	CHF 400	CHF 135
09.12.2012	CHF 175	CHF 330	CHF 450	CHF 150

In Svizzera, un terzo dei ricavi ottenuti nel traffico viaggiatori, pari a 4,3 miliardi di franchi nel 2008, provengono dai biglietti singoli del servizio diretto, un terzo dai titoli di trasporto forfettari validi su tutto il territorio nazionale (AG, metà-prezzo, carta giornaliera ecc.) e un terzo dai titoli di trasporto delle comunità tariffarie. La possibilità per le IT di influenzare i ricavi agendo sulle tariffe varia in funzione della fonte di ricavo. I ricavi provenienti dalle comunità tariffarie, ad esempio, vengono ripartiti in base all'utilizzo dei biglietti e a grandezze di riferimento concordate (viaggiatori-km e tratte parziali) e dipendono dalle tariffe delle comunità. Poiché queste sono stabilite congiuntamente dagli attori che hanno aderito alla comunità, le singole IT hanno un influsso limitato. La situazione è analoga per i ricavi dei titoli di trasporto forfettari (AG, metà-prezzo, carta giornaliera), anch'essi suddivisi in base a una chiave di ripartizione. Anche in questo caso le IT partecipanti stabiliscono congiuntamente le tariffe. Hanno invece un influsso diretto nella determinazione dei prezzi degli abbonamenti di percorso



N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-03-27/133

nel servizio diretto, anche se l'aumento dev'essere negoziato volta per volta con il sorvegliante dei prezzi.

Nella pratica, la tariffazione genera conflitti di obiettivi tra i vari attori:

- Prezzi conformi al principio della verità dei costi vs sistema semplice con prezzi forfettari: una forte differenziazione dei prezzi permette di sfruttare pienamente la disponibilità a pagare degli utenti e consente di strutturare i prezzi in modo più conforme al principio della verità dei costi. Una simile differenziazione rischia tuttavia di rendere il sistema tariffario opaco e difficilmente comprensibile. Un sistema semplice basato prevalentemente su prezzi forfettari si situa all'estremo opposto. Un sistema di questo tipo privilegia ancora una volta i viaggiatori regolari, il che è problematico sotto il profilo dell'equità dei prezzi. Dagli studi condotti emerge che i sistemi tariffari complessi hanno un influsso negativo sulla soddisfazione e la fidelizzazione della clientela, che è però possibile compensare con una politica di comunicazione chiara. La reazione agli elementi di differenziazione tariffaria dipende dalla flessibilità dei viaggiatori: i pendolari, in particolare, sono poco flessibili. Con un sistema tariffario complesso si rischia di perdere clienti regolari.
- Aumento dei prezzi sulle tratte di qualità vs trasferimento su altri vettori: una differenziazione dei prezzi che prevede l'imputazione dei costi secondo il principio della verità dei costi dev'essere analizzata anche dal punto di vista dell'effetto di ripartizione modale. L'elasticità della domanda rispetto ai prezzi mostra che se le tariffe dei TP aumentano in modo eccessivo bisogna mettere in conto anche uno spostamento verso il traffico individuale motorizzato (TIM).
- Miglioramento della ripartizione modale con tariffe convenienti e forti incentivi nelle ore di punta vs imputazione dei costi marginali: le tariffe convenienti sono un incentivo all'utilizzo dei TP. Gli incentivi possono ad esempio concernere una determinata tipologia di utenza (pendolari, escursionisti ecc.) o determinate tratte. Se si persegue quest'obiettivo di politica tariffaria, è difficile coprire i costi del servizio, in quanto i costi marginali sono elevati soprattutto nelle ore di punta, dove la percentuale di pendolari è elevata.

Approcci integrativi: in alcuni casi il servizio diretto e le comunità tariffarie vengono combinati per mezzo dei «City Ticket» che comprendono il viaggio da A a B e l'utilizzo di tutti i mezzi di trasporto nella zona urbana della località di partenza e/o di destinazione. Attualmente i «City Ticket» sono venduti per le principali città svizzere (circa 40 destinazioni, in aumento). Accanto a questi titoli di trasporto c'è l'abbonamento interregionale InterAbo, una carta mensile o annuale che collega zone di comunità tariffarie a una o più linee del servizio diretto. Le relazioni offerte vengono negoziate bilateralmente; per questo tipo di abbonamento non esiste un automatismo.

Vi sono però anche imprese del traffico locale o turistico che non aderiscono né al servizio diretto né a una comunità tariffaria. Non partecipano alla definizione di titoli di trasporto integrati e fissano le tariffe a propria discrezione.

Riassumendo, nell'insieme l'attuale quadro tariffario è eterogeneo. Chi viaggia con un AG o una carta giornaliera non se ne accorge. In alcuni casi, su determinate linee nelle regioni di montagna o sulle



N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-03-27/133

linee notturne anche i viaggiatori muniti di titoli di trasporto forfettari devono pagare un supplemento. In generale, questi utenti sono molto soddisfatti delle opzioni che i titoli di trasporto forfettari offrono. Gli altri viaggiatori sono spesso costretti ad acquistare più biglietti per un determinato percorso e sono confrontati a regolamenti tariffari diversi. Questo perché:

- non è possibile raggiungere tutte le fermate delle linee di TP in Svizzera utilizzando un solo titolo di trasporto;
- le regole per l'utilizzo dei biglietti sono fundamentalmente diverse nel servizio diretto e nelle comunità tariffarie, mentre variano per singoli punti tra le comunità;
- l'offerta City Ticket si estende attualmente a solo una quarantina di città; questi biglietti consentono l'utilizzo dei mezzi di trasporto nella città di partenza e di destinazione e sulla tratta che collega le due città.

#### 4. Punti di forza e punti deboli del sistema tariffario svizzero

Considerati gli obiettivi generali del sistema tariffario svizzero (facilità di utilizzo, trasparenza, coerenza, parità di trattamento) si possono evidenziare i seguenti punti di forza e punti deboli:

- Il sistema tariffario è molto facile da utilizzare, in particolare con il servizio diretto e i titoli di trasporto forfettari, e può essere qualificato come vera e propria «unique selling proposition» (USP, «biglietto da visita») della Svizzera.
- Lo sviluppo delle comunità tariffarie ha creato un secondo livello tariffario che offre un elevato comfort all'interno del territorio delle comunità ma che non è armonizzato e pone attualmente problemi di interfaccia. La mancanza di armonizzazione nelle disposizioni tariffarie e nell'assortimento di titoli di trasporto e le numerose interfacce con il servizio diretto e le comunità tariffarie contigue riducono la facilità di utilizzo.
- La differenziazione tariffaria è scarsa. In generale, le estensioni dell'offerta (miglioramenti qualitativi) non sfruttano integralmente la disponibilità a pagare dell'utenza. In particolare, i titoli di trasporto forfettari hanno una capacità di generare ricavi inferiore alla media. Un loro rincarato generalizzato non risolve tuttavia il problema degli introiti del trasporto pubblico: i primi a optare per un'altra soluzione sarebbero proprio i clienti che apprezzano in primis il comfort delle offerte forfettarie. Per questi clienti il settore sta sviluppando soluzioni alternative che verranno probabilmente introdotte nel 2015.

#### 5. Sviluppo organizzativo del servizio diretto e delle comunità tariffarie

Vista la crescente sovrapposizione tra servizio diretto e comunità, è necessario armonizzare la politica tariffaria. A tal fine occorre creare un organo strategico nel quale siano rappresentati tutti i comparti del trasporto pubblico, le IT e i committenti di tutta la Svizzera. Le comunità tariffarie hanno perciò fondato nel gennaio 2012 una commissione strategica (StAV) nella quale sono rappresentati, con un membro ciascuno, la Confederazione (attraverso l'UFT) e la totalità dei Cantoni. La Confederazione e



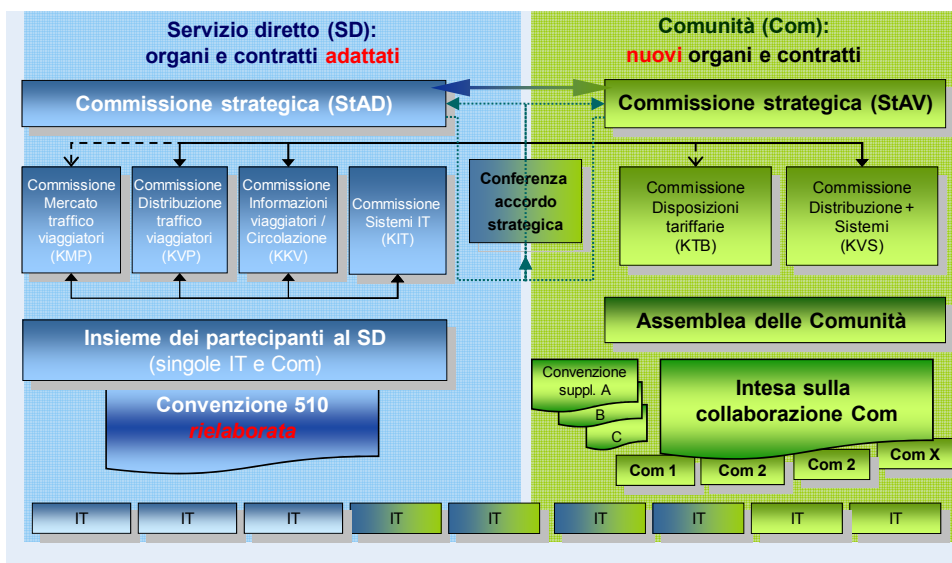
N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-03-27/133

i Cantoni hanno diritto di voto per le decisioni connesse all'articolo 28 della legge sul trasporto di viaggiatori (1 voto ciascuno). Anche per il servizio diretto è stata creata una commissione strategica (StAD) ed è stata rimaneggiata l'organizzazione. La riunione costituente della StAD ha avuto luogo il 6 aprile 2011.



**VÖV UTP** | Verband öffentlicher Verkehr  
Union des transports publics  
Unione dei trasporti pubblici

### Organizzazione del SD e delle Comunità



I due organi strategici trattano congiuntamente i temi di portata generale. La StAD è presieduta da Ueli Stüchelberger, direttore dell'Unione dei trasporti pubblici (UTP). I membri con diritto di voto sono eletti dal comitato dell'UTP (ad eccezione di FFS e AutoPostale, che designano autonomamente i loro rappresentanti)<sup>2</sup>.

La StAV è diretta da Christoph Stucki, presidente della Communauté tarifaire intégrale de Genève (unireso). I membri con diritto di voto sono eletti dall'assemblea delle comunità<sup>3</sup> ad eccezione dei due rappresentanti di FFS e AutoPostale, che partecipano a oltre 2/3 di tutte le comunità tariffarie svizzere.

<sup>2</sup> Composizione attuale della StAD: Hans Amacker, direttore Ferrovie retiche SA; Vincent Ducrot, direttore Transports publics fribourgeois SA; Bernard Guillelmon, presidente della direzione BLS AG; Michel Joye, direttore Transports publics de la région lausannoise SA; Franz Kagerbauer, direttore Zürcher Verkehrsverbund ZVV; Fernando Lehner, presidente della direzione Matterhorn Gotthard Bahn; Jeannine Pilloud, capo Divisione viaggiatori FFS SA; Daniel Schlatter, membro della direzione AutoPostale Svizzera SA; Norbert Schmassmann, direttore Verkehrsbetriebe Luzern AG. A questi 9 membri con diritto di voto si aggiungono tre membri con diritto di voto limitato a particolari argomenti: Andreas Büttiker, capo Tarifverbund Nordwestschweiz; Pierre-André Meyrat, direttore supplente Ufficio federale dei trasporti; Christoph Stucki, presidente Communauté tarifaire intégrale de Genève. Infine, vi sono due membri senza diritto di voto: Ueli Stüchelberger, direttore UTP (presidente StAD) e Markus Thut, direttore amministrativo SD.

<sup>3</sup> Composizione attuale della StAV: Ernst Boos, presidente Ostwind (Thurbo); Andreas Büttiker, capo TNW (BLT); Anna Barbara Remund, capo settore Traffico regionale FFS SA; André Burri, membro della direzione AutoPostale Svizzera SA; Roman Gattlen, direttore marketing libero (BERNMOBIL); Urs Hanselmann, direttore Mobilis; Albrecht Strohbach, capo Passepartout



## C) Progetti attuali

### 6. Futuro sistema di prezzi TP Svizzera (ZPS)<sup>4</sup>

Dal 2007 sono in corso discussioni interne al settore sulla riforma dell'attuale sistema dei trasporti pubblici, sviluppatosi progressivamente nel tempo e relativamente rigido. Dalle discussioni è emerso non solo che occorre rivedere il metodo di calcolo dei prezzi dei biglietti singoli, ma anche che l'infrastruttura di distribuzione e di vendita dei TP non corrisponde più alle moderne esigenze.

Il programma ZPS dell'Unione dei trasporti pubblici (UTP) prevede tre obiettivi complementari:

- sostituzione tecnica e rinnovo intelligente dell'infrastruttura comune di distribuzione e vendita (piattaforma TP);
- attuazione della disposizione dell'articolo 16 LTV di assicurare la combinazione del servizio diretto con l'offerta di trasporto locale secondo il principio «un viaggio - un biglietto»;
- introduzione di una politica dei prezzi più flessibile e orientata all'offerta per il servizio diretto.

#### 6.1. Piattaforma TP

I sistemi tariffari e di distribuzione centrali sono stati creati negli anni 1990 allo scopo di permettere la stampa dei biglietti a ogni sportello. Sono concepiti per la vendita assistita, un assortimento semplice e il controllo visivo dei biglietti. Da allora molto è cambiato. Il metodo di calcolo dei prezzi in funzione della distanza è oggetto di critiche. Nelle aree di mobilità si sono affermati sistemi di tipo zonale che vanno collegati con la rete di linee esistente. Inoltre, i lavori per lo sviluppo della bigliettazione elettronica («dallo sportello al cellulare»), avviati vent'anni fa, hanno prodotto soluzioni di distribuzione molto diversificate. Poiché i sistemi centrali in uso sono ormai giunti al termine del loro ciclo di vita, si impone una rapida sostituzione. Il programma ZPS serve quindi innanzitutto a garantire a lungo termine la continuità della distribuzione dei prodotti. I mezzi previsti sono essenzialmente di tipo tecnico, ossia si tratta in particolare di sviluppare soluzioni informatiche. Il fulcro del programma è la piattaforma TP per la vendita dei titoli di trasporto. La piattaforma sostituisce i vecchi sistemi e contempla tutti i moduli necessari per la vendita dei biglietti: rete, assortimento e tariffe TP, clientela, conteggio e servizio di controllo (realizzato con il programma «Carta TP»). La piattaforma TP dovrà essere sufficientemente «aperta» per permettere di realizzare nei prossimi anni eventuali modifiche dell'assortimento in modo più semplice rispetto ad oggi. Inoltre saranno proposte nuove interfacce

---

(Verkehrsverbund Luzern); Christoph Stucki, presidente unireso; Severin Rangosch, presidente A-Welle (BDWM); Lukas Tenger, direttore marketing Zürcher Verkehrsverbund ZVV. A questi 10 membri si aggiungono due membri con diritto di voto limitato a particolari argomenti: Regula Herrmann, capo Sezione Traffico viaggiatori UFT e Stephan Herzog, rappresentante KKDöV/CDCTP. Markus Thut, UTP, non ha diritto di voto.

<sup>4</sup> Fonti: - Colloque UTP: Un pas dans l'avenir des TP. Prix et distribution des transports publics: regard sur les projets en cours, 14 dicembre 2011  
- Futur système de prix des TP suisses ZPS, rapport sur le programme – janvier 2012





N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-03-27/133

(interfaccia NOVA) che permetteranno alle IT di accedere direttamente, attraverso i loro sistemi di distribuzione e back-end, alla piattaforma congiunta. Secondo la pianificazione attuale la piattaforma sarà ultimata nel 2017 e verrà gestita come «proprietà comune» da una società. I proprietari saranno imprese di trasporto e comunità tariffarie che partecipano direttamente o indirettamente al servizio diretto, come peraltro confermato dalla StAD nel novembre 2012. I committenti saranno gli organi strategici del servizio diretto e, eventualmente, delle comunità tariffarie. La forma giuridica è ancora allo studio, così come l'assetto e la composizione degli organismi da creare. È però già chiaro che la piattaforma TP sarà guidata dalla StAD, che la segreteria amministrativa sarà quella del servizio diretto (UTP) e che FFS gestirà la piattaforma TP in qualità di mandatario.

#### «Un viaggio – un biglietto»

I bisogni di mobilità degli utenti dei TP non si fermano ai confini delle comunità tariffarie. Per attuare il principio «un viaggio – un biglietto» sancito dalla legge sul trasporto di viaggiatori, è necessario collegare tra di loro i sistemi tariffari delle comunità e del servizio diretto. L'obiettivo è di offrire ad ogni fermata un solo titolo di trasporto per una qualsiasi altra fermata della rete. È già stata approntata una prima descrizione del modello di combinazione tra logica dei prezzi per relazione e logica dei prezzi per zona, che verrà discussa e analizzata con i partner dei TP. Affinché i primi risultati siano percepiti in tempi brevi dalla clientela, è stata progettata quale prima tappa una soluzione basata sull'offerta City Ticket perfezionata. Dal cambiamento d'orario del dicembre 2013 le 40 destinazioni del City Ticket verranno raddoppiate e la politica dei prezzi verrà ottimizzata.

#### 6.2. Prezzi orientati all'offerta (prezzi per relazione)

La tradizionale politica dei prezzi nei trasporti pubblici svizzeri si basa sulle distanze e sui prontuari dei prezzi. Due ulteriori possibilità di intervento sono l'aumento delle distanze, ossia la creazione di «chilometri tariffari» fissati in modo da risultare più elevati dei chilometri effettivi, e l'integrazione di zone supplementari nelle comunità tariffarie.

D'altro canto, la tariffazione orientata all'offerta prevede in linea di massima un prezzo di mercato per ciascuna tratta (relazione). Ciò significa che se la domanda è forte e l'offerta delle prestazioni è buona, il prezzo applicato può essere elevato. Questo differisce dalla regolamentazione attuale, che prevede la possibilità di aumentare le distanze teoriche per riscuotere un prezzo più alto.

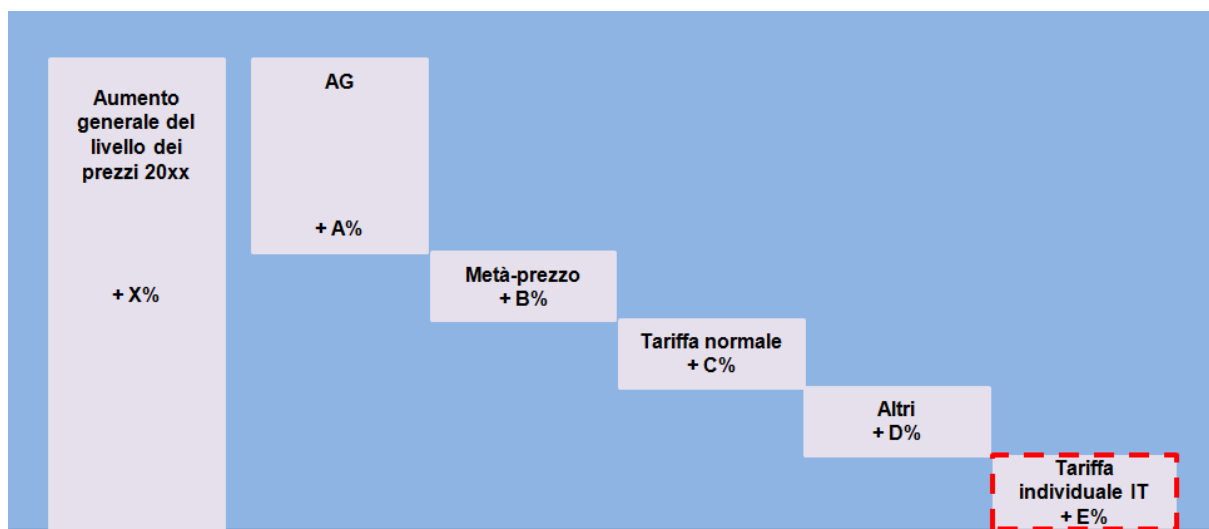
Questi prezzi orientati all'offerta hanno un effetto solo dove vi sono vantaggi o costi supplementari e vi è la domanda corrispondente. I due principi «nessun obbligo di prenotazione» e «sistema aperto» (assenza di titoli di trasporto «vincolati a un treno», ossia titoli di trasporto validi per tutti i treni del traffico a lunga distanza e del traffico regionale sulla relazione corrispondente senza preavviso) sono mantenuti. Ogni IT definisce nel quadro delle regole comuni il prezzo applicato sulla sua rete. Per le corse gestite da più IT si applicano regole di combinazione fisse, che garantiscono, analogamente all'attuale tariffa degressiva in funzione della distanza, che venga applicato uno sconto sulla quantità per le tratte più lunghe. Anche alla ripartizione dei ricavi dei titoli di trasporto validi sulla rete di diverse IT si applicano regole fisse. Le comunità conservano il sistema di prezzi per zona.



N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-03-27/133

«Regolazione dei prezzi», processo e regole per l'evoluzione congiunta dei prezzi

In una prima fase la Commissione strategica del Servizio diretto (StAD) decide sull'adeguamento percentuale del livello dei prezzi. In una seconda fase, la somma stabilita è attribuita a ciascun elemento dell'assortimento del servizio diretto, ad esempio all'AG o all'abbonamento metà-prezzo. Una parte dell'aumento complessivo può essere attribuito alle IT per misure individuali. Nel rispetto di determinati vincoli, le IT possono ripartire gli adeguamenti individuali sulle loro tratte (relazioni) in funzione ad esempio dei miglioramenti dell'offerta su queste tratte. Secondo la stima dell'UFT, questo avverrà solo sulle linee a forte frequentazione, come quelle del traffico a lunga distanza o alcune offerte turistiche.



Fonte: UTP

Nel febbraio 2013 la StAD ha deciso di rinviare l'introduzione dei prezzi orientati all'offerta. A tal scopo verrà definito un ordine di priorità per i lavori legati al progetto ZPS, che verranno semplificati. Il differimento servirà anche a condurre accertamenti più approfonditi sulle eventuali ripercussioni dei prezzi orientati all'offerta.

### 6.3. Costi e finanziamento del futuro sistema dei prezzi TP (ZPS)<sup>5</sup>

Poiché ZPS sostituirà gli attuali sistemi centrali (PRISMA), i costi saranno imputati alle IT – e quindi anche ai comparti o alle comunità tariffarie – in base alla chiave di ripartizione corrispondente definita in funzione delle quote di ricavo assegnate a ciascuna impresa nel sistema PRISMA.

<sup>5</sup> Fonte: lettera dell'UTP del 27 settembre 2012 all'UFT relativa alla domanda preliminare conformemente agli art. 10 e 28 OITRV concernente il finanziamento dei programmi TP «Futuro sistema dei prezzi TP in Svizzera (ZPS)» e «Carta TP»



N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-03-27/133

<b>Tipo/comparto</b>	<b>Totale dei costi ZPS</b>
Traffico a lunga distanza	42 377 044
Traffico locale	1 272 585
Traffico regionale viaggiatori (TRV)	16 574 572
Traffico turistico	1 757 817
Comunità tariffarie	22 017 982
<b>Risultato globale</b>	<b>84 000 000</b>
<b>TRV incluse quote comunitarie (stima)</b>	<b>23 914 000</b>

Le quote del traffico regionale e del traffico a lunga distanza superano i valori riportati nella tabella poiché una parte importante dei costi imputati alle comunità tariffarie ricade anche sulle imprese che operano in questi due settori. Poiché attualmente non si conosce la chiave di ripartizione interna delle comunità, la quota totale del traffico regionale è stimata a circa un terzo delle quote comunitarie indicate. Anche la parte del traffico a lunga distanza è frutto di stime. Per «traffico turistico» si intende il TRV senza funzione di collegamento.

Secondo l'attuale pianificazione<sup>6</sup>, i costi del piano di massima ZPS sono stimati a 11,7 milioni di franchi e quelli della sua implementazione per il periodo 2013-2017 a 84 milioni di franchi, per un totale di 95,7 milioni di franchi con un margine di incertezza pari a +/- 10 %.

ZPS è innanzitutto un progetto tecnico. I costi annuali ricorrenti si situano nell'ordine di grandezza delle stime attuali, ossia tra 13 e 15 milioni di franchi. Le possibilità commerciali che ne risultano andranno comunque sfruttate per aumentare i ricavi (in particolare «un viaggio – un biglietto» e prezzi per relazione). Le prime verifiche evidenziano un potenziale di introiti supplementari dell'ordine di 65-90 milioni di franchi all'anno. Le applicazioni specifiche sarebbero quindi ammortizzate nel giro di tre anni.

---

<sup>6</sup> Fonte: Futur système de prix des TP suisses ZPS, plate-forme TP rapport concept sommaire, UTP, décembre 2012



## D) Bigliettazione elettronica (e-ticketing)

### 7. Easy-ride

Alcuni anni fa (2001), il settore dei trasporti pubblici si è occupato dell'introduzione di un sistema di bigliettazione elettronica chiamato «easy ride». Il sistema doveva permettere di registrare senza contatto fisico i passeggeri al momento della salita e della discesa dal veicolo, trasmettere i dati via radio alla centrale e fatturare mensilmente i chilometri percorsi in treno, battello, autobus e tram. L'obiettivo era di evitare ai passeggeri di acquistare un titolo di trasporto allo sportello o al distributore automatico prima di salire su un mezzo di trasporto pubblico (stesso comfort offerto dall'AG).

La soluzione «easy ride» è stata abbandonata perché troppo cara e tecnicamente non fattibile. I lavori sono stati interrotti nel 2004/2005.

### 8. Carta TP<sup>7</sup>

#### 8.1. Come funziona la carta TP

Con il nome provvisorio di «Carta TP» FFS ha avviato un nuovo studio in vista dell'introduzione di un sistema di bigliettazione elettronica. Il nuovo sistema dovrà permettere da un lato di aumentare i ricavi degli abbonamenti generali e metà-prezzo e i ricavi degli abbonamenti delle comunità tariffarie, dall'altro offrire alla clientela un accesso più semplice e privo di ostacoli al sistema TP. Inoltre, il programma «Carta TP» concretizza il modulo «Servizio di controllo» ripreso nel sistema ZPS quale componente importante (cfr. sopra). Gli abbonamenti TP (AG, metà-prezzo) e gli abbonamenti comunitari saranno muniti di un chip<sup>8</sup> elettronico come nei sistemi Mobility, skycard o carta di credito. La carta non dovrà essere sostituita ogni anno, ma diventerà una sorta di tessera di socio che verrà rinnovata automaticamente.

Il controllo degli abbonamenti è garantito da un lettore elettronico comune, con il quale il personale verifica se il cliente è in possesso di un abbonamento valido. Il lettore si collega, a intervalli regolari, al servizio di controllo centrale. La tecnologia di identificazione a radiofrequenza (RFID) è già utilizzata da alcune comunità tariffarie. Anche se la carta TP permetterà il controllo elettronico, si tratta solo di una tappa intermedia verso un sistema di bigliettazione elettronica integrale.

---

<sup>7</sup> Fonte: documentazione FFS per la riunione della StAD del 14 febbraio 2013 e parere dell'UTP del 19 novembre 2012 nel quadro della consultazione sul presente rapporto

<sup>8</sup> RFID; base: ISO 14443-2,-3,-4 (comunicazione) e ISO 7816-2,-3 (sicurezza)



N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-03-27/133

Obiettivi della carta TP:

- aumento dei ricavi grazie al rinnovo automatico dell'AG e del metà-prezzo;
- introduzione di uno standard uniforme in tutta la Svizzera;
- aumento dell'attrattiva per i clienti grazie a un programma di fidelizzazione graduale ed estendibile per mezzo di una piattaforma commerciale (analoga all'App Store di Apple).

La carta TP è un primo passo importante verso una soluzione di bigliettazione estesa a tutti gli assortimenti di titoli di trasporto e quindi in grado di consentire la registrazione automatica dei viaggi con calcolo del prezzo a posteriori.

FFS ha sottoposto il progetto alla StAD e alla StAV affinché sia approvato come progetto dell'intero settore TP. Ciò permetterà di garantire non solo un finanziamento congiunto, ma anche, in particolare, l'armonizzazione con il progetto ZPS e la definizione delle competenze o della responsabilità di progetto. Nel febbraio 2013 le due commissioni hanno accettato che la carta TP venga considerata come progetto del settore TP e venga implementata. Il progetto verrà attuato entro la fine del 2015.

In collaborazione con i partner TP, sono allo studio quattro varianti tecniche per gli apparecchi di controllo (AutoPostale, apparecchio di controllo FFS, smartphone industriale con scanner RFID integrato per le IT che non hanno ancora introdotto apparecchi di controllo e variante «Bring your own device»). Vengono anche esaminate le questioni relative al diritto in materia di protezione e utilizzo dei dati. Le modalità di disdetta degli abbonamenti daranno adito a vivaci discussioni. È previsto che i clienti ricevano la fattura per il rinnovo dell'abbonamento prima della scadenza del termine di disdetta, con possibilità di disdetta mensile o annuale (a seconda del tipo di abbonamento) e dietro preavviso di circa un mese. In caso di mancato pagamento, l'abbonamento verrebbe annullato entro 30 giorni e verrebbe avviata una procedura di incasso.

## 8.2. Costi e finanziamento

L'introduzione della carta TP rappresenta un cambiamento di sistema a lungo termine nei trasporti pubblici svizzeri e legittima una valutazione economica oltre la durata di ammortamento di quattro anni in uso per i programmi informatici. Dal quinto anno si prevede un effetto positivo sul risultato dell'ordine di 40 milioni di franchi all'anno, senza i costi d'esercizio degli apparecchi di controllo.

Secondo lo stato attuale del programma, i costi sono stimati a quasi 41,8 milioni di franchi. Procedure più snelle nello svolgimento del progetto dovrebbero permettere di realizzare un risparmio di circa 5 milioni di franchi. Si ottiene così un obiettivo di budget pari a 36,5 milioni di franchi, ai quali si aggiungono i costi degli apparecchi di controllo che ogni impresa dovrà acquistare, i progetti specifici delle comunità, l'introduzione di servizi a valore aggiunto per la clientela e l'introduzione e la formazione specifiche delle IT. I costi di investimento per i 10 000 apparecchi di controllo sono stimati globalmente a 15 milioni di franchi.



N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-03-27/133

I costi stimati, pari a 41,8 milioni di franchi, comprendono anche le prestazioni imputate alle IT a titolo di costi d'esercizio (come è attualmente il caso per gli AG e i metà-prezzo). Se si considerano solo gli investimenti destinati ai progetti, il fabbisogno di finanziamento ammonta a circa 22 milioni di franchi (di cui 18 a partire dal 2013). La tabella seguente riporta i finanziamenti per gli anni a partire dal 2013.

<b>TOTALE</b>	Traffico a lunga distanza	11 132 382
	Traffico locale	623 812
	TRV	4 526 507
	Traffico turistico	514 212
	Comunità	1 203 087
	<b>Totale 13-17</b>	<b>18 000 000</b>

**Stima del traffico regionale, incluse le quote comunitarie,  
per gli anni 2013-2017:**

2013	TRV	2 600 644
2014	TRV	1 916 264
2015	TRV	410 628
2016	TRV	0
2017	TRV	0
<b>Totale</b>	<b>TRV 13-17</b>	<b>4 927 536</b>

Con il programma «Carta TP» verrà creata in una prima fase una carta della mobilità TP che sostituirà gli attuali AG e metà-prezzo. La chiave di ripartizione dei costi si baserà sulle quote di ricavi degli abbonamenti AG e metà-prezzo che ciascuna impresa riceve. I costi di progetto per le fasi di concetto di massima e di concetto di dettaglio, pari complessivamente a 4,6 milioni di franchi, sono prefinanziati da FFS.

Il programma parte dal presupposto che i costi diminuiranno (in particolare quelli legati alla produzione delle carte e alla gestione dei debitori e dell'incasso) liberando circa 5 milioni di franchi. L'effetto positivo è quantificabile a circa 41 milioni di franchi sui primi sei anni. L'aumento dei ricavi risulta in primo luogo dall'effetto di continuità (rinnovo automatico) e dalla riduzione delle contraffazioni e degli abusi.

#### Margine di variazione del business case

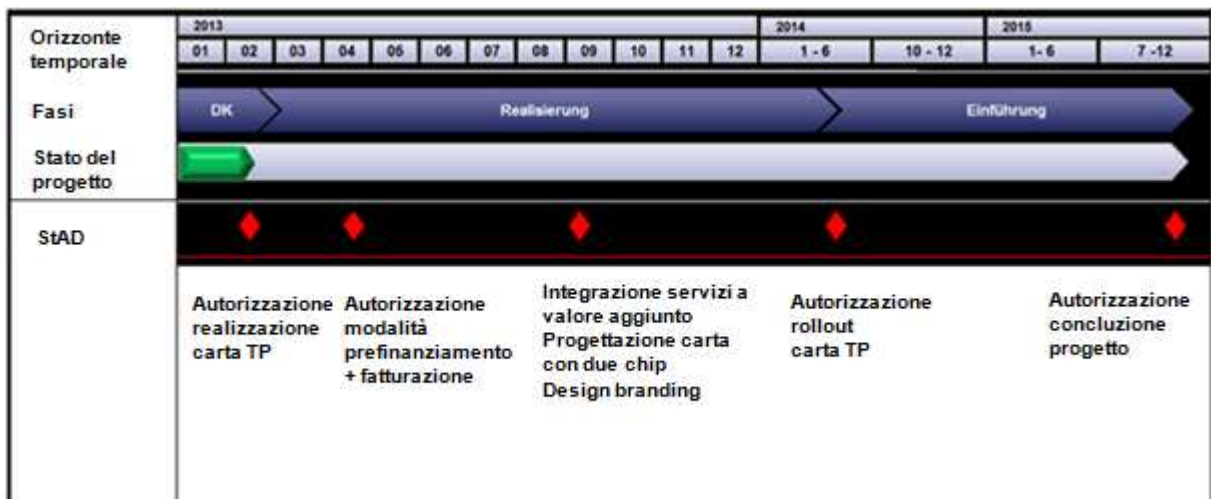
- Le entrate supplementari risultanti dall'impiego della carta TP per le carte delle comunità tariffarie non sono considerate.
- Le entrate supplementari legate all'impiego della carta TP per prestazioni supplementari e servizi a valore aggiunto non sono considerate.



N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-03-27/133

- I costi degli apparecchi di controllo, delle carte e altri costi di produzione non sono ancora stati negoziati.
- Le spese specifiche di introduzione e formazione delle imprese non sono considerate.
- I costi d'esercizio specifici per gli apparecchi di controllo delle imprese non sono considerati.

### 8.3. Scadenzario e fasi



## 9. BIBO<sup>9</sup>

Grazie al libero accesso e all'ampio assortimento di titoli di trasporto forfettari, i trasporti pubblici svizzeri permettono a molti clienti di accedere facilmente ai servizi di mobilità. Le soluzioni convenzionali come i titoli di trasporto vincolati a una fascia oraria o a determinati mezzi di trasporto, gli impianti ad accesso controllato o l'obbligo di prenotazione per certi treni non possono né devono essere introdotti in Svizzera perché non verrebbero accettati dai clienti.

Il sistema di accesso «BIBO» (be in, be out; registrazione dei viaggiatori senza contatto fisico) poggia sui progetti ZPS e Carta TP: ZPS getta le basi, Carta TP genera servizi a valore aggiunto e BIBO realizza l'obiettivo «accesso senza ostacoli ai trasporti pubblici» per tutti i passeggeri.

Grazie al sistema BIBO gli aumenti di prezzo che risultano dagli investimenti nel settore dell'infrastruttura e del materiale rotabile possono essere riversati sui passeggeri in modo equo e conforme alla verità dei costi.

<sup>9</sup> Fonte: Neues Zugangssystem für den öV Schweiz, Abschlussbericht ETIK-BIBO-Studie SBB, Juni 2012 sowie Bericht Entscheidungsgrundlage SBB, Dezember 2012 (nuovo sistema di accesso ai TP svizzeri, rapporto finale dello studio ETIK-BIBO di FFS, giugno 2012 e rapporto base decisionale FFS, dicembre 2012)

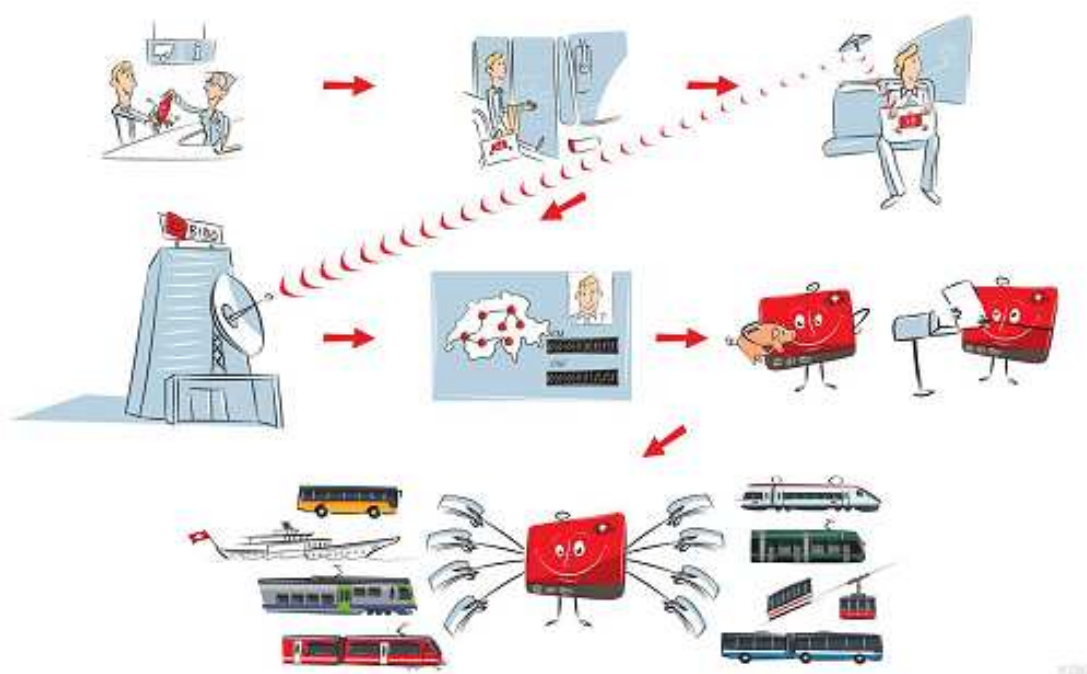


N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-03-27/133

Gli altri vantaggi del sistema BIBO sono:

- riduzione a lungo termine dei costi di distribuzione per effetto della diminuzione dell'emissione di titoli di trasporto;
- riduzione a lungo termine dei costi di clearing grazie alla rilevazione automatica dei dati sull'utilizzo;
- potenziale di utilizzo supplementare grazie al comfort offerto dall'AG e sfruttamento dei dati sull'utilizzo per attività di marketing.

### 9.1 Come funziona BIBO



Fonte: Rapporto finale studio ETIK-BIBO, FFS, giugno 2012

Una volta acquistata una carta BIBO, i clienti potranno utilizzare liberamente tutti i trasporti pubblici. Ciò significa che potranno viaggiare senza acquistare ulteriori titoli di trasporto e senza procedura di convalida prima e dopo ogni corsa. La carta BIBO verrà rilevata automaticamente nei veicoli TP; gli utenti non dovranno fare nulla. Il sistema determinerà a posteriori le tratte percorse in base ai dati di presenza registrati. Le informazioni sulle presenze verranno trasmesse periodicamente a un sistema centrale e serviranno da base per il calcolo del prezzo. Dopo un dato intervallo, il prezzo per le tratte percorse sarà calcolato dalle applicazioni informatiche centrali e fatturato ai clienti attraverso un canale di pagamento definito (carta di credito, carta di debito, addebito diretto, fattura o pagamento anticipato).





N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-03-27/133

Per i clienti il sistema BIBO prevede l'impiego di una tessera in formato carta di credito munita di chip a batteria che funziona senza contatto fisico. Rispetto a un telefono cellulare, la tessera offre due grandi vantaggi: non può essere disattivata o spenta e la tensione della batteria scende molto lentamente. I telefoni cellulari hanno anche un altro inconveniente: i loro cicli tecnologici sono estremamente brevi e secondo il rapporto finale FFS del giugno 2012 questo fatto non è compatibile con l'esigenza fondamentale di longevità di un sistema BIBO, che deve funzionare per oltre un decennio. A ciò si aggiunge una forte dipendenza tecnologica dai fabbricanti di telefoni cellulari. Come supporto dei sistemi BIBO, le carte munite di chip presentano quindi vantaggi fondamentali rispetto ai cellulari.

## 9.2. Ipotesi di base riguardanti il sistema

Dopo una fase di introduzione della durata di due o tre anni (dal 2020) si suppone che il sistema sarà utilizzato per oltre il 90% delle corse. I clienti sprovvisti di carta BIBO avranno accesso unicamente ai titoli di trasporto riferiti a un percorso e non potranno beneficiare di sconti. La maggior parte di questi titoli di trasporto verrà acquistata in modalità libero servizio (self-service) attraverso canali di distribuzione a costi per quanto possibile contenuti.

Benefici principali del sistema BIBO per quanto attiene alla differenziazione tariffaria:

- Riduzione degli sconti quantitativi forfettari, in quanto è possibile eliminare la combinazione di comfort e sconto. È possibile realizzare per tutti offerte di prestazioni a utilizzo limitato che assicurano il comfort dell'AG. Su questo punto una soluzione di tipo BIBO si distingue nettamente da un'ipotizzabile estensione delle funzionalità della carta TP.
- Il sistema permette di introdurre differenziazioni temporali anche nell'assortimento di base, senza limitarle agli articoli scontati. Il cliente non deve ad esempio decidere prima di partire se acquistare un titolo di trasporto valido solo nelle ore di punta o solo nelle ore marginali. Ciò permette di garantire in linea di massima il libero accesso al sistema TP svizzero.
- BIBO permette di realizzare qualsiasi assortimento tariffario (attuale o considerato nell'ambito del ZPS).

BIBO permetterà di smantellare i costosi sistemi di clearing attualmente in uso (attribuzione delle entrate). Sarà quindi possibile conseguire risparmi, in quanto si potrebbero sostituire ed eliminare gli attuali sistemi di conteggio dei passeggeri e di rilevamento della frequenza.

Le diverse questioni (pagamento, clearing, distribuzione, utilizzo/protezione dei dati, benefici per i clienti ecc.) sono state analizzate approfonditamente, sotto il profilo della fattibilità giuridica, tecnica ed economica e sotto il profilo del finanziamento, da vari gruppi di lavoro attivi fino alla fine del 2012 sotto la direzione di FFS. Ai lavori hanno partecipato, oltre all'UTP, gli operatori del traffico turistico (Jungfraubahn, GoldenPass/MOB, Zentralbahn, FR, SGV), del traffico urbano/locale (BernMobil, TL, TPG, ZVB) e del traffico regionale (BLT, AutoPostale SA, BLS, asm) nonché quattro comunità tariffarie (ZVV, Frimobil, Libero, A-Welle). Anche l'UFT era ben rappresentato. Nel corso della riunione



N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-03-27/133

della StAD del febbraio 2013 la rappresentante di FFS ha annunciato che i lavori di concretizzazione del sistema BIBO sarebbero ripresi solo dopo le prime esperienze con il sistema ZPS e la carta TP. Inoltre, ha rilevato che una tassazione della mobilità (Mobility Pricing) potrebbe essere introdotta nei trasporti pubblici unicamente in parallelo a una tassazione analoga per il traffico stradale, in modo da non svantaggiare i clienti dei trasporti pubblici. Per questo motivo l'orizzonte temporale per il sistema BIBO slitta al 2025.

## 10. Esperienze condotte in altri Paesi

I numerosi esperimenti condotti all'estero hanno mostrato che i sistemi di bigliettazione elettronica sono complessi e costosi. Poiché le IT non sono in grado da sole di farsi carico di simili progetti, il settore pubblico deve garantire il finanziamento iniziale (ad es. Paesi Bassi). A differenza di BIBO, la maggior parte dei modelli sperimentati all'estero si basa su un'operazione di convalida in salita e in discesa dal mezzo di trasporto (CICO = CheckIn-CheckOut). Questo ha un inconveniente: in molti casi l'utente dimentica l'operazione di convalida in discesa (check out; ad es. 5% per Touch&Travel, 6% per Oyster on London Overground)

### 10.1. Paesi Bassi (OV-chipkaart)

I Paesi Bassi stanno introducendo una carta munita di chip per i trasporti pubblici basata sul processo di convalida in salita e in discesa (Check In & CheckOut). Il sistema conteggia il percorso effettivamente effettuato. La carta è valida su tutti i mezzi di trasporto e rappresenta l'anello di congiunzione tariffaria finora mancante tra il traffico a lunga distanza e quello regionale e locale. Grazie alla tessera elettronica, i 19 committenti regionali possono fissare le loro tariffe individualmente. Il sistema è stato lanciato a Rotterdam nel 2005 e dal 2010 è stato esteso a tutta la rete ferroviaria olandese. È gestito da un consorzio che raggruppa circa l'80% delle imprese attive nei trasporti pubblici.

### 10.2 England (Oyster Card a Londra)

L'Oyster Card è stata lanciata a Londra nel 1998 su mandato delle autorità da un consorzio di fornitori ed è stata successivamente estesa ad altre aree urbane (Greater London).

### 10.3 Germania (Intermobil a Dresda)<sup>10</sup>

Il progetto Intermobil Dresden era incentrato su una duplice e complessa strategia volta a influenzare in modo coordinato la domanda di trasporto individuale motorizzato e l'offerta di trasporto pubblico. L'obiettivo era di contribuire alla riduzione del traffico e di aumentare l'efficienza e la flessibilità dei sistemi di trasporto grazie alla gestione intelligente del traffico e a tecnologie innovative. Si tratta di

---

<sup>10</sup> Fonte: [http://www.vvo-online.de/de/ueber\\_den\\_vvo/projekte\\_und\\_initiativen/abgeschlossene\\_projekte/1036.aspx](http://www.vvo-online.de/de/ueber_den_vvo/projekte_und_initiativen/abgeschlossene_projekte/1036.aspx)



N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-03-27/133

prodotti di regolazione e informazione sulla mobilità, di garanzia delle coincidenze intermodali, di mobilità virtuale e di bigliettazione elettronica.

Nella regione di Francoforte, invece, chi vuole acquistare un titolo di trasporto con il cellulare deve dapprima registrarsi sul sito internet della comunità tariffaria Rhein-Main-Verkehrsverbund, poi scaricare un programma sul cellulare. Una volta attivato, il programma registra tutte le tratte percorse e conteggia le corse a fine mese.

#### 10.4 Italia (Metrebus card di Roma)

I progetti di biglietteria elettronica sono stati interrotti perché non hanno permesso di raggiungere i risultati attesi.

#### 10.5 Hong Kong (Octopus Card)

L'Octopus Card è una tessera munita di chip ricaricabile lanciata a Hong Kong nel 1997 come mezzo di pagamento nei trasporti pubblici. Dal 2000 la Octopus Card Ltd (una joint-venture delle cinque principali imprese di trasporto) è autorizzata ad effettuare fino al 50% di transazioni al di fuori dei trasporti. Da allora la tessera è accettata come mezzo di pagamento in altri settori.



## **E) Valutazione del Consiglio federale**

### **11. Valutazione generale**

Un fattore di successo fondamentale per i trasporti pubblici in Svizzera è rappresentato dall'offerta di tariffe vantaggiose. Esistono già numerose offerte interessanti che coinvolgono varie aziende. Finora è mancato un «promotore» che puntasse a un sistema tariffario uniforme, trasparente, economico e dinamico esteso a tutta la Svizzera e comprendente il traffico a lunga distanza, il traffico regionale e quello locale. La creazione delle due nuove commissioni (StAD per il servizio diretto, StAV per le comunità di trasporto e tariffarie) offre l'opportunità di armonizzare a lungo termine e semplificare il quadro tariffario. L'obiettivo di questi due organi è di trattare congiuntamente le questioni tariffarie e di stabilire standard uniformi per tutta la Svizzera. L'esperienza mostra tuttavia anche che la Confederazione deve svolgere in modo più attivo e con coerenza il proprio ruolo di autorità di sorveglianza e di committente. È infatti chiamata a fissare linee per lo sviluppo delle tariffe (livelli, struttura) e per la collaborazione con i partner tariffari (traffico a lunga distanza, traffico regionale, comunità, traffico turistico) coordinando a livello federale i bisogni dei committenti, dei proprietari, del sorvegliante dei prezzi e dell'autorità di sorveglianza.

Solo un ruolo forte e attivo dell'UFT consentirà di esercitare sufficiente pressione per fare in modo che gli organi preposti alla tariffazione si mettano d'accordo su soluzioni uniformi ed efficaci. In questo senso, l'UFT ha rafforzato la sua presenza nei vari gruppi di lavoro e commissioni. Inoltre è anche membro con diritto di voto delle due commissioni StAD e StAV. Negli scorsi due anni ha comunicato prescrizioni chiare in materia di servizio diretto e di sviluppo della soluzione City Ticket, che fa applicare attraverso le procedure di concessione. L'UFT sta discutendo con l'UTP in merito ai due progetti in corso (ZPS e Carta TP) allo scopo di analizzare più in dettaglio i costi e il loro finanziamento e di accompagnare i lavori. Sostiene peraltro la proposta di fondare una società proprietaria per la realizzazione di questi prodotti TP che prefinanzierebbe i lavori progettuali e finanzierebbe poi la gestione mediante un canone. Questo assetto permetterebbe di creare trasparenza nei flussi di pagamento e rafforzerebbe l'interesse nei confronti di un business case positivo.

Malgrado l'introduzione di nuovi strumenti (ZPS, carta TP), a breve e medio termine il calcolo delle tariffe per i clienti dei TP non risulterà più trasparente e comprensibile di oggi. Tuttavia, grazie alla maggiore offerta di selezione automatica dei titoli di trasporto, i viaggiatori avranno la certezza di aver acquistato in tutta semplicità il titolo di trasporto giusto e che risponde meglio alle loro esigenze. L'accesso ai TP risulterà quindi facilitato.



## 12. ZPS

Il progetto è condotto in modo ottimale dalla StAD sotto la direzione dell'UTP. Tra i rischi progettuali vanno menzionati la sostituzione necessaria e tempestiva dell'attuale sistema Prisma, l'attribuzione chiara delle responsabilità e il finanziamento. Ed è proprio nell'ottica dell'assunzione parziale, diretta o indiretta, dei costi per il finanziamento del sistema ZPS da parte dei committenti del TRV che occorre rafforzare e sistematizzare il loro coinvolgimento.

Il Consiglio federale prende atto con favore della decisione della commissione competente (StAD) di realizzare il sistema ZPS e attende l'approvazione delle IT sul proseguimento del progetto. In caso di mancata approvazione, i costi rischiano di aumentare senza che venga realizzato un sistema valido. Occorre un chiaro impegno da parte di tutti i partner del progetto. Il sistema ZPS non si limita a sostituire un vecchio sistema; rappresenta anche l'opportunità di perfezionare il sistema tariffario, il che rafforzerà i TP nella loro integralità.

## 13. Carta TP

Il Consiglio federale riconosce che l'introduzione della carta TP nel 2015 rappresenta un'opportunità unica di introdurre su scala nazionale uno standard RFID nel settore dei trasporti pubblici. In questo modo si può anticipare l'adozione di soluzioni individuali da parte delle IT e delle comunità e fornire un contributo fondamentale alla standardizzazione del sistema e, di rimando, alla sua semplificazione. Inoltre, i clienti potranno per la prima volta utilizzare con una sola tessera tutte le offerte di trasporto pubblico della Svizzera, che si tratti di linee che rientrano nel servizio diretto o di linee di comunità tariffarie. I clienti beneficeranno peraltro di maggiore comfort perché potranno utilizzare altri servizi lungo la catena del trasporto (Mobility, ingresso al museo, accesso a stazioni sciistiche ecc.). Sulla carta TP verranno memorizzati solo i dati personali del passeggero, che saranno crittati e utilizzati nel rispetto della legislazione svizzera sulla protezione dei dati, in modo da impedire qualsiasi abuso. Per il Consiglio federale la carta TP non è una misura urgente. Tuttavia, il governo la caldeggia, poiché da un lato la sua introduzione non ha un'incidenza a lungo termine sui costi del settore pubblico e dall'altro porta vantaggi per i clienti.

## 14. BIBO

Pur trovandosi tuttora a uno stadio preliminare, il progetto BIBO è ben avanzato dal punto di vista della fattibilità tecnica. Una valutazione definitiva sarà possibile solo una volta appurati i costi. Si può però già dire che l'introduzione di un sistema di bigliettazione elettronica cambierà in modo netto la posizione dei TP in Svizzera e che il loro utilizzo potrebbe essere impostato in modo ancora più agevole per i clienti. La decisione di FFS di riattivare il progetto BIBO solo dopo l'introduzione del ZPS e della carta TP posticiperà nuovamente di alcuni anni l'introduzione di un sistema di bigliettazione elettronica in Svizzera.



## 15. Costi/benefici per la Confederazione

Il TRV è ordinato e indennizzato congiuntamente dalla Confederazione e dai Cantoni. La Confederazione ha previsto di destinare 871 milioni di franchi alle offerte di trasporto ordinate nel 2013 e ha messo in preventivo 885 milioni di franchi per il 2014. Nel preventivo non sono considerate le indennità supplementari per i costi derivanti al TRV in vista dell'introduzione e della gestione del ZPS. Questi costi sono indennizzati in quanto il TRV dipende dalla piattaforma TP (sostituzione tecnica e rinnovo dell'infrastruttura comune di vendita e di distribuzione). Stando ai dati attuali, la Confederazione dovrà farsi carico della metà dei costi d'esercizio annuali imputati al TRV nell'ambito della procedura di ordinazione. Attualmente, si sta accertando in che misura i 14 milioni di franchi annui ascritti al progetto globale graveranno sul preventivo della Confederazione. È altresì da analizzare più in dettaglio in che misura le entrate supplementari attese (65-90 milioni di franchi stimati sull'insieme del sistema) potrebbero (sovra)compensare possibili aumenti dei costi nel TRV.

È stato possibile ridurre i costi progettuali complessivi per la carta TP dai 45,9 milioni di franchi previsti inizialmente all'obiettivo di budget di 36,5 milioni di franchi (inclusa l'interfaccia per le comunità). In linea di massima il business case è redditizio per il settore TP. Se, analogamente al ZPS, la progettazione della carta TP viene prefinanziata e la carta poi gestita da una società proprietaria, le indennità per il TRV legate all'introduzione e alla gestione della carta TP non dovrebbero aumentare globalmente. Si può quindi partire dal presupposto che anche per la Confederazione il rapporto costi/benefici sarà, se non positivo, quanto meno neutro.

## **CONCLUSIONI**

Il Consiglio federale ritiene che gli attuali lavori, condotti in modo coordinato dalle imprese di trasporto, vadano nella giusta direzione. Il 1° luglio 2013 saranno introdotti altri criteri rilevanti per la fissazione delle tariffe (art. 15 LTV). I sistemi saranno modernizzati, il libero accesso – quindi anche il servizio diretto – sarà mantenuto e persino esteso e ai clienti verranno offerte nuove possibilità di utilizzo. Solo il calcolo dei prezzi non guadagnerà in trasparenza. Il Consiglio federale segue con interesse gli sviluppi, il processo e le singole decisioni intermedie, mentre l'UFT accompagna il processo e i singoli progetti settoriali. Oltre alla fattibilità, occorrerà considerare l'accettazione da parte del mercato e le ripercussioni politiche. Poiché i progetti richiedono ingenti risorse e mezzi finanziari, l'accompagnamento da parte del settore pubblico resta un imperativo.



N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-03-27/133

## Glossario

BIBO	Be in, be out; sistema di localizzazione senza contatto fisico per le corse con i mezzi di trasporto pubblico che permette vari modelli di fatturazione
SD	Servizio diretto (trasporto diretto); un solo contratto di trasporto per tutto il viaggio (ad es. AG)
AG	Abbonamento generale
Carta TP	Equipaggiamento degli attuali abbonamenti per il SD con un chip RFID collegato a una banca dati dei clienti. I dati dei clienti, il tipo di abbonamento e la sua validità sono registrati per mezzo di un controllo elettronico.
RFID	Radio Frequency Identification
TRV	Traffico regionale viaggiatori
StAD	Commissione strategica del servizio diretto; comitato direttivo per i progetti strategici nel settore TP
StAV	Commissione strategica delle comunità; comitato direttivo per i progetti strategici nel settore TP
IT	Imprese di trasporto
UTP	Unione dei trasporti pubblici
ZPS	Futuro sistema dei prezzi TP in Svizzera; programma esteso a tutto il settore TP per sostituire i vecchi sistemi elettronici di vendita e di distribuzione e per riformare l'attuale sistema tariffario