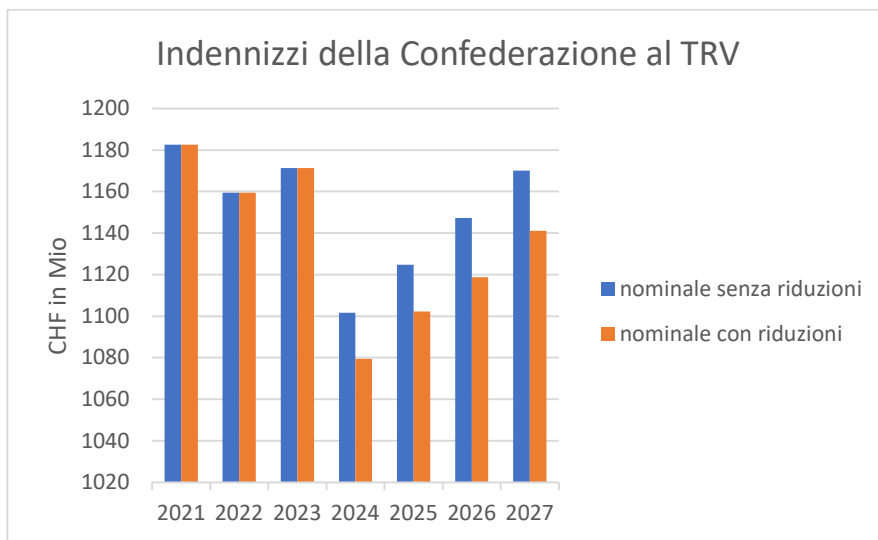


## Argomenti in favore della petizione per il TRV

### Di cosa si tratta?

Il Consiglio federale (CF) ha annunciato risparmi nel traffico regionale viaggiatori (TRV) dal 2024. Secondo il Governo, dall'anno prossimo le spese già preventivate andranno ridotte del 2%. Significa che per il finanziamento del TRV nel 2024 ci saranno a disposizione 92 milioni di franchi in meno del 2023, ossia un taglio del 7,8% rispetto all'anno prima! La riduzione nel 2024 è dovuta al fatto che la somma prevista nel 2023 per gli indennizzi del TRV non era stata sufficiente a coprire i costi; per tale ragione si era reso necessario versare successivamente altri 87 milioni. Già negli anni precedenti le risorse finanziarie allocate per gli indennizzi del TRV non erano bastate, ciò che ha imposto di stanziare fondi aggiuntivi per coprire i costi delle prestazioni fornite dalle imprese di trasporto (IT) nel TRV. I risparmi previsti dal Consiglio federale produrranno questi effetti:

- nel 2024 vi saranno CHF 92 mio di fondi federali in meno per finanziare il TRV
- per lo stesso scopo, dal 2024, ogni anno e per un periodo indefinito mancheranno tra i 20 e i 30 milioni
- dal 2026 le percentuali di crescita delle uscite preventivate si ridurranno dal 2% all'1,9%. Questo causerà un ulteriore regresso della spesa prevista per il TRV.



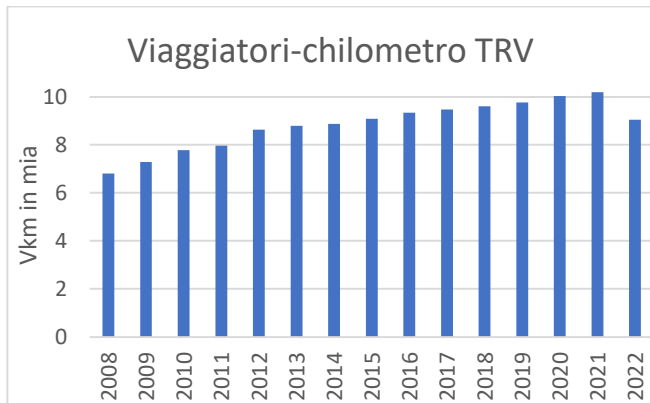
Fonte: UFT e USS

### Premessa

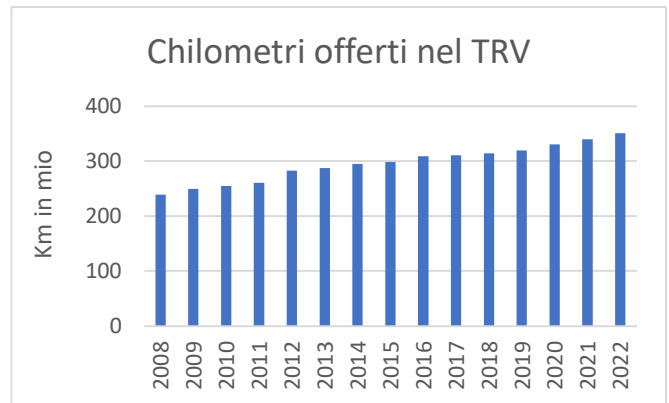
Si stima che ogni giorno 2,5 milioni di persone utilizzino il TRV per recarsi al lavoro, nel tempo libero o per fare acquisti. Il trasporto regionale dei viaggiatori assicura il collegamento dell'intera Svizzera grazie ai trasporti pubblici (TP). Esso rappresenta un elemento centrale del servizio pubblico e fornisce un contributo irrinunciabile al buon funzionamento della vita quotidiana nel nostro Paese. Il TRV garantisce catene di trasporto ottimali quale complemento del traffico a lunga percorrenza.

È risaputo che il TRV non può in ogni caso autofinanziarsi economicamente. Sulla maggior parte delle linee regionali i costi generati non possono essere coperti coi ricavi dalla vendita dei biglietti. Stando alle indicazioni dell'UFT, nel 2019 il grado di copertura era appena superiore al 50%. Per poter nondimeno fornire un'offerta di trasporto pubblico regionale, Confederazione e cantoni ordinano prestazioni di trasporto alle IT, assumendo ciascuno la metà dei costi non coperti delle IT. Ogni anno gli indennizzi versati da Confederazione e cantoni assommano a quasi due miliardi di franchi. Questo consente di approntare servizi di base su circa 1500 linee del TRV (dati 2018). La Confederazione, i cantoni e le IT definiscono con una procedura d'ordinazione le tratte e la rispettiva offerta d'orario, e quali costi l'ente pubblico dovrà indennizzare.

Poiché sia la popolazione sia la mobilità in Svizzera sono in costante crescita, la domanda di prestazioni di trasporto non potrà che aumentare. Del resto, le previsioni di utilizzo del TRV hanno sempre mostrato una tendenza al rialzo. Per il 2022 ci si attendevano in Svizzera circa 9 miliardi di viaggiatori-chilometro (vkm) percorsi con il TRV. In questo anno tuttavia si è registrato un calo di utenza per il comparto dovuto al coronavirus. Per il 2023 è da ritenere che verranno nuovamente raggiunti i livelli del 2020. Al fine di soddisfare la crescente domanda di prestazioni di trasporto, si dovranno aumentare anche i servizi ordinati. Fra il 2008 e il 2022 questi ultimi, misurati in Km, sono progrediti ogni anno del 2,8%.



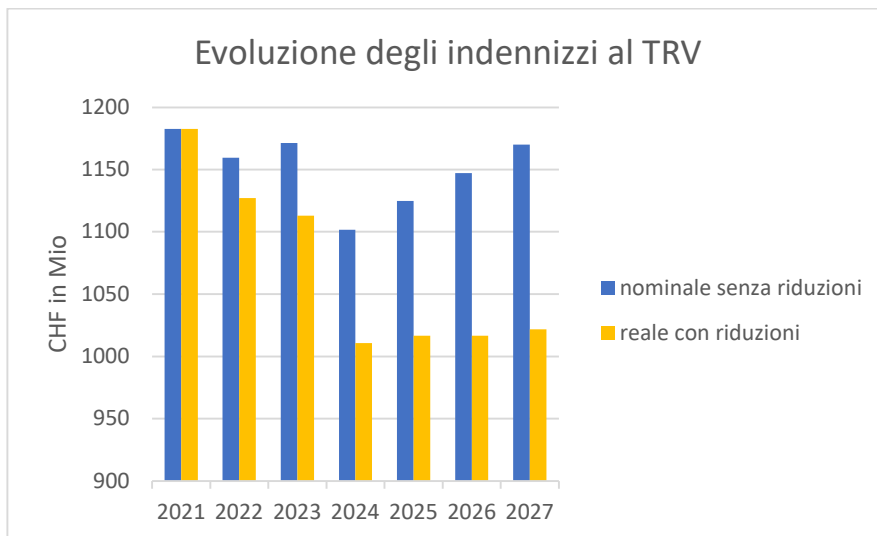
Fonte: LITRA



Fonte: LITRA

### **Evoluzione degli indennizzi al TRV tra il 2021 e il 2027**

A causa delle misure di risparmio previste, dal 2024 ci sarà un massiccio calo delle risorse per il finanziamento del TRV: complessivamente saranno 184 milioni di franchi in meno, 92 milioni della Confederazione e altrettanti dei cantoni. Con il taglio del 2% a tempo indeterminato delle uscite previste, i mezzi necessari non mancheranno al TRV solo nel 2024 ma anche negli anni seguenti, per circa 20 - 30 milioni l'anno. Dato che il CF intende ridurre dal 2026 anche la quota di crescita media delle uscite preventivate per il TRV dal 2% all'1,9%, il comparto perderà ulteriori fondi federali. Lo scopo delle quote di crescita è di mantenere stabili le uscite, in particolare per tenere il passo con l'aumento della popolazione e il rincaro. Vuol dire che le uscite dovrebbero seguire l'andamento prevedibile dei costi legati all'incremento della popolazione e dei prezzi. Se poi si includono gli effetti dell'inflazione prevista, i tagli avranno conseguenze ancora più gravose! Invece dei 20 - 30 milioni previsti, alla fine saranno tra i 100 e i 150 milioni di franchi in meno ogni anno.



Fonte: UFT e USS

### **Effetti delle misure di risparmio nel TRV**

- **Peggioramento delle condizioni di lavoro per il personale dei TP, nonostante la mancanza di lavoratori qualificati**

A marzo 2023 hanno già annunciato misure di risparmio diverse IT, fra le quali ad esempio le FFS. Appare evidente che questi provvedimenti ricadranno in gran parte sulle spalle del personale. In effetti, dove è possibile risparmiare sui costi nel TRV, se non sui lavoratori? Si potrebbe incidere ancora sull'offerta o sugli investimenti in nuovo materiale rotabile. Una riduzione dell'offerta appare improbabile per ragioni di politica regionale, dal momento che si dovrebbero eliminare o ridurre le linee proprio nelle regioni rurali dove i servizi dei TP sono già oggi insufficienti. E nemmeno gli investimenti in nuovi veicoli possono essere bloccati tanto facilmente. Spesso vi sono contratti già firmati, oppure sono già state implementate attività per l'acquisto di nuovo materiale, come la messa fuori servizio di quello vecchio o la formazione dei collaboratori. Per le IT, dunque, la strada più semplice è risparmiare sul personale. Si può sempre rinunciare a compensare il rincaro, ad aumentare gli stipendi o a rioccupare un posto vacante; non ci sono condizionamenti di politica regionale o obblighi contrattuali a impedirlo.

- Nessuna compensazione del rincaro
- Nessun aumento reale dei salari
- Riduzioni di personale

Ciononostante il TRV dev'essere garantito. In che modo, altrimenti, oltre 2,5 milioni di persone possono raggiungere ogni giorno il loro posto di lavoro o fare acquisti? La mancanza di personale dovuta ai tagli e il peggioramento delle condizioni di lavoro aumentano ulteriormente la pressione sul resto dei lavoratori. Per forza di cose questi saranno obbligati a fornire lavoro supplementare e a dimostrare sempre maggiore flessibilità nell'organizzazione del tempo di lavoro.

- Più ore supplementari
- Flessibilizzazione

Già oggi la mancanza di personale è un fatto acquisito per molte IT. I tagli ai sussidi decisi dal CF non faranno che aggravare la situazione. Considerando che in seguito all'evoluzione demografica nei prossimi anni molte IT vedranno andare in pensione una quota consistente dei loro attuali dipendenti, il CF mette a rischio il buon funzionamento del sistema di TP in Svizzera sul lungo periodo, unicamente per mere ragioni di politica finanziaria a breve termine. Vi è da temere che a causa di queste scelte poco lungimiranti nel giro di qualche anno nel ramo dei TP ci ritroveremo nella stessa difficile situazione in cui si dibatte oggi il settore sanitario.

#### • **Smantellamento dell'offerta nel TRV**

Oltre al personale, i risparmi delle IT si concentreranno in primo luogo sull'offerta di linee. Per rispondere alle mutate condizioni quadro finanziarie, per il periodo d'orario 2024 – 2025 le aziende si vedranno costrette a offrire meno prestazioni e questo, ovviamente, solo sulle linee più redditizie. La disponibilità a mantenere offerte d'orario che provocano costi elevati verrà sicuramente meno, perché alla fine le IT correranno il rischio di doversi assumere direttamente i rispettivi costi. Per le tratte con minore frequenza nelle aree più discoste, questo comporterà forzatamente una riduzione dei servizi, se non addirittura la cessazione dell'esercizio. Soppressioni e riduzioni avranno come conseguenza un calo del numero di viaggiatori, una flessione dei ricavi, il che porterà a sua volta ad accrescere il fabbisogno di indennizzi assicurati dalla mano pubblica. La riduzione dell'offerta induce un circolo vizioso che, per finire, imporrà compensazioni finanziarie ancora maggiori.

- Riduzione dell'offerta d'orario
- Cancellazione di linee del TRV

#### • **Aumenti tariffari**

Per poter compensare gli aiuti federali mancanti, alle IT non resterà che ritoccare le tariffe. Così facendo, le misure di risparmio verranno ricaricate perlomeno parzialmente sugli utenti. Gli aumenti di prezzo danneggiano la competitività e l'attrattiva dei TP. Già oggi molte persone considerano i mezzi pubblici elvetici come troppo onerosi. In ogni caso, un rialzo delle tariffe non contribuirà a spingere più persone a lasciare l'auto privata per il trasporto pubblico. Inoltre queste misure riducono l'accettazione dei viaggiatori e del pubblico in generale verso gli aumenti delle retribuzioni. Anche il personale ritiene che rincarare le tariffe non sia la soluzione.

#### • **Contro la strategia ferroviaria e l'impatto pari a zero entro il 2050**

I risparmi nel TRV sono sbagliati per motivi sia di politica dei trasporti sia climatica. Con l'approvazione in giugno della legge sul clima, gli elettori hanno detto di voler essere neutrali dal punto di vista climatico entro il 2050. Un obiettivo che potrà essere raggiunto solo se si riuscirà a convincere in larga misura la gente a passare ai TP. Con la sua decisione di risparmiare, il Governo va esattamente nella direzione opposta. Per prima cosa non rispetta la volontà dell'elettorato di ridurre massicciamente le emissioni di CO<sub>2</sub> entro il 2050. Con i tagli decisi, il CF mina inoltre la sua stessa strategia ferroviaria sul lungo periodo denominata «Prospettiva FERROVIA 2050», che punta a migliorare i TP nel traffico regionale e locale, dato che proprio qui si situa anche il maggiore potenziale di trasferimento del traffico. La volontà comunicata lo scorso 16 agosto dal CF di potenziare la rete ferroviaria è in contraddizione con la sua scelta di risparmiare del marzo 2023. A cosa servono gli investimenti nell'infrastruttura se poi alla fine mancano i soldi per l'esercizio?

#### • **I risparmi a breve termine non sono efficaci**

Poiché la maggior parte dei costi delle IT nel TRV sono fissi, i risparmi non hanno alcun effetto immediato, siccome si possono ridurre solo poche voci di spesa variabili.

- **Non c'è motivo di risparmiare sulle finanze federali**

Dopo gli ulteriori importanti deficit strutturali pronosticati in marzo dal Governo a partire dal 2024, sembrerebbe che i conti del 2023 saranno migliori di quanto previsto. Invece di maggiori uscite per 4,8 miliardi di franchi, l'anno corrente dovrebbe chiudersi con un disavanzo di 1,5 miliardi. Come mostrano gli anni passati, si continuano a stilare preventivi troppo pessimistici che poi alla fine vengono confutati da conti molto più che positivi. Stando all'USS, nel periodo tra il 2005 e il 2021 i conti si sono chiusi mediamente per 2,6 miliardi di franchi in meno rispetto al deficit preventivato! Viste così, le misure di alleggerimento volute dal CF, pari a circa due miliardi l'anno, sono già oggi realizzate. Per tale ragione non servono ulteriori risparmi nel TRV.

### **In conclusione**

Ricapitolando, per il SEV i tagli a scapito del TRV sono sbagliati per i seguenti motivi:

- il peggioramento delle condizioni di lavoro farà aumentare la carenza di personale specializzato
- i tagli vanno contro la strategia ferroviaria e la protezione del clima
- si operano risparmi illogici e senza alcun effetto!
- si tratta di scelte ideologiche